Nicht für den Austausch

DIE

BEFUGNISSE DER WEGEAUFSICHTSBEHÖRDEN GEGENÜBER DER DEUTSCHEN REICHSBAHN

DISSERTATION

zur Erlangung des juristischen
Doktorgrades der Rechts- und
Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

VORGELEGT VON ULRICH PREISS

BRESLAU 1939

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und
Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau

Berichterstatter:
Professor Dr. Dr. Helfritz

Sonderdruck
aus Archiv für Eisenbahnwesen, 1939, Heft 3
(Verlag von Julius Springer in Berlin)

Inhaltsübersicht

Seite

Literaturverzeichnis 5

Einleitung:

Der Aufbau der Arbeit 9

A. Allgemeiner Teil.

I. Die Rechtsquellen des Wegerechts 10

II. Die Wegebaupflicht im allgemeinen.

1. Begriff

a) Privatwege und öffentliche Wege 12

b) Die Widmung 14

2. Umfang 15

3. Reinigung öffentlicher Wege 16

4. Beleuchtung öffentlicher Wege 18

5. Die Träger der Wegebaupflicht 18

III. Die wegerechtlichen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn im besonderen.

1. Kraft Gesetzes 19

2. Auf Grund einer Planfeststellung.

a) Grundsätzliches zur Planfeststellung 20

b) Die Wegegestaltung im Rahmen der Planfeststellung. 23

aa) Der Neubau öffentlicher Wege 23

bb) Die Veränderung, Verlegung und Einziehung öffentlicher Wege 24

cc) Die Kreuzung und Mitbenutzung öffentlicher Wege 25

c) Die wegerechtlichen Auflagen.

aa) Inhalt 26

bb) Rechtliche Bedeutung 28

3. Auf Grund von Verträgen mit dem Wegebaupflichtigen . . 32

4. Auf Grund einer Observanz 33

IV. Der Inhalt der Wegeaufsicht.

1. Verhältnis zum sonst üblichen Begriff der Wegebaupolizei 35

2. Abgrenzung.

a) Gegenüber den Befugnissen der Planfeststellungsbehörde und dem durch die Planfeststellung geschaffenen Rechtszustand 38

b) Gegenüber den Aufsichtsbefugnissen des Reichsverkehrsministers 39

c) Gegenüber der Bahnpolizei 40

V. Die Wegeaufsichtbehörden 41

B. Besonderer Teil.

Seite

Die Befugnisse der Wegeaufsichtbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn:

I. Auf Wegen, die die Bahnanlagen miteinander und mit dem öffentlichen Wegenetz verbinden.
   a) Auf Wegen innerhalb des Bahngebiets 42
   b) Auf Bahnhofszufuhrwegen und Bahnhofsvorplätzen . . . 43

II. Bei Kreuzungen zwischen Schienenwegen und öffentlichen Wegen.
   1. Bei schienengleichen Übergängen.
      a) Auf der Kreuzungsfläche 48
      b) Auf dem anschließenden Wegezug 52
   2. Bei der Überführung des Schienenweges über einen öffentlichen Weg 57
   3. Bei der Unterführung des Schienenweges unter einen öffentlichen Weg 58
   4. Insbesondere: bei der Änderung von Kreuzungsanlagen . 59

III. Bei der Mitbenutzung öffentlicher Wege in der Längsrichtung 62

IV. Beim Nebeneinanderlaufen des Schienenweges und des öffentlichen Weges 64

Literaturverzeichnis

Charitius: Zum Eisenbahnwegerecht, in ZVDEV. 1929 S. 905.

Felsch: Kosten der Änderungen an Wegekreuzungen mit Reichsbahnanlagen, RVerBl. 1936 S. 157.

Frank: Deutsches Verwaltungsrecht. 1937. Zentralverlag der NSDAP. Franz Eher Nachf., München.

Fritsch: Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reich und in Preußen. 3. Auflage, Berlin 1930.

— Kreuzungen der Reichsbahn mit öffentlichen Wegen, ZVMEV. 1933, S. 733.

— Zur Auslegung des § 39 des Reichsbahngesetzes, RVerBl. 1933, S. 484.

— Die Bahnpolizei als Reichssache, ZVMEV. 1932, S. 177.

Germershausen-Seydel: Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen, 4. Auflage, Bd. I (1932) und Bd. II (1933).

Gleim: Das Eisenbahnbaurecht (der I. Band von „Das Recht der Eisenbahnen in Preußen"), Berlin 1893.

Golz: Bahnpolizei und Allgemeine Polizei, Arch. f. Eisenb. 1935, S. 13 ff. und S. 295 ff.

Hecht-Hellich: Gesetz über die Reinigung öffentlicher Wege vom 1. Juli 1912, 3. Aufl., Berlin 1930, C. Heymanns Verlag.

Kiefer: Fragen aus dem Enteignungsrecht, ZVMEV. 1933, S. 141.

v. Kienitz: Zur öffentlichen Wegelast der Eisenbahnen, ZVMEV. 1933, S. 813.

Kittel: Der Neuaufbau der Deutschen Reichsbahn nach dem Gesetz vom 10. Februar 1937, ZVMEV. 1937, S. 357.

— Die Grundgedanken der neuen Reichsbahn-Gesetzgebung, Arch. f. Eisenbahnwesen 1937, S. 257.

Koch: Die Sonderstellung der Reichseisenbahnanlagen im Baurecht, insbesondere ihr Verhältnis zum nachbarlichen Privatrecht, Arch. f. Eisenb. 1938, S. 913 ff., S. 1175 ff.

Kratz: Aus der Rechtsprechung des Preuß. Oberverwaltungsgerichts über Eisenbahnwegerecht, ZVMEV. 1929, S. 532.

Kröner: Bahnhofsvorplätze, EE. Bd. 54, S. 273.

Krug-Rindermann: Das neue Straßenverkehrsrecht, Stuttgart und Berlin 1938.

Krumstroh: Die Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung in Deutschland, RVerBl. 1935, S. 46.

— Die gegenwärtige Organisation der Straßenverwaltung in Deutschland, Arch. f. Eisenb. 1938, S. 641.

Lamp: Die Reichsstraßenverkehrsordnung und ihre Beziehungen zu den Eisenbahnen, Die Reichsbahn 1935, S. 73.

— Der Wegeübergang in Schienenhöhe, seine Gefahren und deren Bekämpfung, Arch. f. Eisenb. 1937, S. 571.

von der Lühe: Die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen von Reichsbahnlinien und Straßen, ReichsVerBl. 1933, S. 65.

— Zur Auslegung des § 39 des Reichsbahngesetzes, eine Replik. RVerBl. 1933, S. 486.

Mayer: Eisenbahn und Wegerecht, Arch. d. öffentl. Rechts, Bd. 15, S. 511; Bd. 16, S. 38 ff., S. 203 ff.

— Wege- und verkehrspolizeiliche Zuständigkeit auf Kreuzungen zwischen Eisenbahn und Weg, Deutsch. Polizei-Arch. 1934, S. 323.

— Reichsstraßenverkehrsordnung und Bahnpolizei, EE. Bd. 58, S. 14.

Müller: Straßenverkehrsrecht, 12. Aufl., Berlin 1938.

Ottmann: Eisenbahn und Wegerecht, ZVDEV. 1925, S. 876.

— Eisenbahnbaurecht, ZVDEV. 1929, S. 857.

Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 3. Aufl., Berlin 1931.

Schifferer: Die Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung, EE. Bd. 55, S. 320.

Schilken: Eisenbahn und Weg, ein Beitrag zum öffentlichen Nachbarrecht, Diss. der Univers. Bonn 1937.

Schmidt: Reichswegerecht, RVerBl. 1935, S. 325.

— Zu den Leitsätzen für ein Deutsches Wegegesetz, Deutsche Verwaltg. 1937, S. 213.

Scholz: Handbuch des gesamten öffentlichen Grundstücksrechts, Köln 1932.

Sperber: Sicherung von Wegübergängen in Schienenhöhe durch Warnlichter, VAE. 1936, S. 89.

Voss: Die öffentlichen Wege und ihre Rechtsstellung, RVerBl. 1934, S. 750.

Wachtel: Zur Auslegung des § 39 des Reichsbahngesetzes, Reichsbahn 1933, S. 985.

— Die Rechtswirkungen des § 39 des Reichsbahngesetzes gegenüber alten Verträgen und öffentlich-rechtlichen Auflagen, Reichsbahn 1934, S. 218.

— Grundzüge des Planfeststellungsrechts bei Reichsbahnanlagen, VAE. 1936, S. 388 ff., S. 456 ff.

— Die Planfeststellung im Reichseisenbahnrecht, Reichsbahn 1935, S. 1211 ff.

— Inwieweit können die Maßnahmen der Verwaltungsbehörden zur Sicherung von Wegübergängen über Reichsbahnstrecken durch die Gerichte nachgeprüft werden? VAE. 1937, S. 213.

Weber: Die Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Diss. der Univers. Leipzig 1934.

Zeitschriften, Entscheidungs- und Gesetzessammlungen

Arch. f. Eisenb.	= Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben im Reichsverkehrsministerium.
Arch. öff. R.	= Archiv des öffentlichen Rechts.
Dtsch. Verw.	= Deutsche Verwaltung, Organ der Rechtswahrer des NSRB.
EE.	= Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
EVBl.	= Eisenbahn-Verordnungs-Blatt, herausgegeben im Königl. Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
GS.	= Preußische Gesetzessammlung.
Johow.	= Jahrbuch für Entscheidungen des Kammergerichts, herausgegeben von Johow.
JW.	= Juristische Wochenschrift.
MBliV.	= Ministeralblatt für die Preußische Innere Verwaltung.
OVG.	= Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungs-Gerichts.
RGBl.	= Reichsgesetzblatt Teil I und II.
RGZS.	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
RVerBl.	= Reichsverwaltungsblatt, herausgegeben von Staatssekretär Dr. Lammers.
Pol. Arch.	= Deutsches Polizei-Archiv.
VAE.	= Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen, herausgegeben von Geh. Rat Meyer und Geh. Rat Müller.
ZVDEV.	= Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
ZVMEV.	= Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (seit 1932).

Einleitung.

Der Neubau oder Umbau von Bahnanlagen der Deutschen Reichsbahn hat oft in weitem Umfange einen Eingriff in den Bestand der öffentlichen Wege zur Folge: Neue Wege werden angelegt, vorhandene Wege geändert, von der Eisenbahn gekreuzt, in der Längsrichtung mitbenutzt oder eingezogen. Wer entscheidet über diese Neugestaltung des Wegenetzes? Inwieweit werden die bisherigen Verpflichtungen des Wegebaupflichtigen durch diesen Eingriff in die Wegeverhältnisse berührt? Welche wegerechtlichen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn entstehen durch diese Veränderung des Wegenetzes? Wer hat die Erfüllung dieser Verpflichtungen zu beaufsichtigen? Welche Befugnisse hat hierbei die Wegeaufsichtsbehörde, deren Aufgabe es ist, die Erfüllung der Wegebau- oder Wegeunterhaltungspflicht zu überwachen? Die Beantwortung dieser Fragen setzt voraus, daß zunächst einige Grundbegriffe des Wegerechts geklärt werden, da einheitliche gesetzliche Bestimmungen fehlen. Der Allgemeine Teil dieser Arbeit enthält das Grundsätzliche über die Entstehung und den Umfang der wegerechtlichen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn und über die Abgrenzung der Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörden. Im Besonderen Teil werden die einzelnen Fälle behandelt, in denen die Bahnanlagen der Deutschen Reichsbahn mit den öffentlichen Wegen in Berührung kommen, und die einzelnen Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde, die sich aus diesem Zusammentreffen ergeben.

Bei der Prüfung der Frage, welche Befugnisse die Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn hat, wird von dem Rechtszustand in Preußen ausgegangen und das sonstige Recht nur bei besonderen Abweichungen berücksichtigt.

A. Allgemeiner Teil.

I. Die Rechtsquellen des Wegerechts.

Das Wegerecht war ein getreues Spiegelbild unserer politischen Zerrissenheit bis 1933. Partikularistische Bestrebungen verhinderten ein einheitliches Wegegesetz und verursachten eine nicht mehr zu überbietende Buntscheckigkeit. Dies galt sowohl für das materielle Wegerecht als auch für die Organisation des Wegewesens. Der erste Schritt zu einer Vereinheitlichung war der Erlaß vom 30. November 1933 (RGBl. I S. 1057): Die Stelle eines Generalinspektors für das Deutsche Straßenwesen wurde geschaffen. Er untersteht unmittelbar dem Führer und Reichskanzler. Außer den Aufgaben beim Bau der Reichsautobahnen (§§ 5, 8, 11 des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933[1] [RGBl. II S. 509]) obliegt ihm die oberste Leitung und Aufsicht im gesamten Straßenwesen. Ein weiterer Baustein zur Neuordnung war das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 (RGBl. I S. 243)[2]. Es hat hinsichtlich der Einteilung und Verwaltung der Straßen, der Träger der Straßenbaulast und der Straßenaufsicht eine allgemeine reichsrechtliche Regelung getroffen. In einigen Punkten wird es durch die Durchführungsverordnung vom 7. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1237) ergänzt, die z. B. die Träger der Straßenbaulast für die Landstraßen II. Ordnung und für die Ortsdurchfahrten bestimmt. Das Gesetz ist ein Organisations- und Rahmengesetz und bezeichnet sich wegen der bevorstehenden Reichsreform selbst als einstweiliges Gesetz. Es gilt nur für die Straßen, die die Eigenschaft von Reichsstraßen und Landstraßen I. und II. Ordnung erlangt haben (§ 1 Durchf.VO.). Für die übrigen öffentlichen Wege, also für die Wege, die nicht dem Verkehr von Ort zu Ort dienen, sondern nur rein örtliche Bedeutung haben, wie z. B. die meisten Stadt- und Dorfstraßen, soweit sie nicht Ortsdurchfahrten i. S. des § 2 RStrWG. und des § 13 der Durchf.VO. sind, und für alle nicht ausgebauten oder unbefestigten Wege gilt das bisherige Landesrecht weiter[3]. Daher gilt insoweit für die Regelung der Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörden in Preußen weiterhin das Gesetz betr. die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte vom 1. August 1883 (GS. S. 237)[4]. Die Wegeaufsichtsbehörde für die öffentlichen Wege, die nicht unter das RStrWG. fallen, ist durch § 59 der Kreisordnung für die Provinzen Ost- und Westpreußen, Brandenburg, Pom-

[1] Abgekürzt: RABG.
[2] Abgekürzt: RStrWG.
[3] Krumstroh, RVerwBl. 1935 S. 46 (47 Sp. 2 unten).
[4] Abgekürzt: ZustG.

mern, Schlesien und Sachsen vom 13. Dezember 1872 in der Fassung vom 19. März 1881 (GS. S. 180) und durch § 62 der Städteordnung für die sechs östlichen Provinzen vom 30. Mai 1853 (GS. S. 261) bestimmt[1].

Die bisherige Neuregelung des Straßenwesens erstreckte sich nur in ihren Grundzügen und nur im großen Rahmen auf das materielle Wegerecht. Im übrigen gilt noch das äußerst zersplitterte Landesrecht. Aber auch dieses regelt nur wenige Teilfragen erschöpfend (z. B. das pr. Gesetz über die Reinigung öffentlicher Wege vom 1. Juli 1912 (GS. S. 87). Die wichtigste Rechtsgrundlage für das materielle Wegerecht sind die für die einzelnen Provinzen erlassenen Wegeordnungen (WO.), z. B. für Sachsen die Wegeordnung vom 11. Juli 1891 (GS. S. 316), für Westpreußen die Wegeordnung vom 27. September 1905 (GS. S. 357), für Posen die Wegeordnung vom 15. Juli 1907 (GS. S. 243), für Ostpreußen die Wegeordnung vom 10. Juli 1911 (GS. S. 99), für Schlesien das Landstraßen- und Wegereglement vom 11. Januar 1767 (abgedruckt bei Germershausen Bd. II S. 137 f.). Es ist im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich, alle Wegegesetze aufzuzählen, da in manchen preußischen Provinzen noch heute etwa 20 Wegegesetze gelten[2]. Diese Aufzählung ist aber auch überflüssig, da in diesen Wegegesetzen jegliche Bestimmungen über die Anlage, Unterhaltung, Veränderung oder Mitbenutzung öffentlicher Wege durch die Eisenbahnen fehlen. Daher hat sich die Verwaltungspraxis ganz besonders an die vom Pr. Oberverwaltungsgericht für das Wegerecht entwickelten Rechtsgrundsätze geklammert. Auch haben die mit der Aufsicht über die öffentlichen Wege und Eisenbahnen betrauten Behörden selbst wichtige Richtlinien für ihre praktische Tätigkeit erlassen. Reichsrechtlich geregelt ist nur die Wegegestaltung im Rahmen der Planfeststellung, also beim Bau oder bei der Veränderung von Reichseisenbahnanlagen, durch § 37 des Reichsbahngesetzes in der Fassung vom 13. März 1930 (RGBl. II S. 369)[3], ferner die Verteilung der Kosten zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Wegebaupflichtigen bei der Änderung von Kreuzungsanlagen durch § 39 des Reichsbahngesetzes. Bei der Auslegung der §§ 37 und 39 bieten die „Richtlinien über die Planfeststellung bei Reichseisenbahnanlagen“[4] und über „die Anwendung und Auslegung des § 39 des Reichsbahngesetzes“[5] wertvolle Anhaltspunkte und sichern für diese Sachgebiete eine einheitliche Anwendung des materiellen und des Verfahrensrechts.

[1] Für die übrigen Provinzen siehe Germershausen Bd. I S. 398/99.

[2] Voß, RVerBl. 1934 S. 750 (751 Abs. 2); Schifferer, EE, Bd. 54 S. 320 (326).

[3] Abgekürzt: RbahnG.

[4] Abgedruckt in „Die Reichsbahn“ 1934 S. 1269 f.

[5] Rundverfügung der ehemaligen Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn vom 5. Januar 1935.

II. Die Wegebaupflicht im allgemeinen.

1. Begriff.

Eine reichsrechtliche Bestimmung über den Begriff der Wegebaupflicht fehlt. Zwar heißt es im § 2 des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung, daß die Träger der Straßenbaulast die Kosten der Unterhaltung und des Ausbaues der Straßen zu tragen haben. Dies besagt aber noch nichts Erschöpfendes über die Wegebaupflicht. In Anlehnung an die erwähnten provinziellen Wegeordnungen läßt sich die Wegebaupflicht bestimmen als die öffentlich-rechtliche Verpflichtung, die öffentlichen Wege anzulegen, zu verlegen und einzuziehen, sie dem Verkehrsbedürfnis entsprechend zu unterhalten, zu verbessern und zu verbreitern, Verkehrshindernisse auf ihnen zu beseitigen und die durch Anlegung, Verbesserung, Verbreiterung, Verlegung und Einziehung von Wegen oder durch Umwandlung von Privatwegen in öffentliche Wege gesetzlich begründete Entschädigung zu gewähren[1]. Die Wegebaupflicht erstreckt sich auch auf die Anlegung und Unterhaltung der „Zubehörungen" der öffentlichen Wege[2]; hierunter fallen alle Anlagen, die zur Vollständigkeit und zum Schutz des Wegekörpers und zu seiner gefahrlosen Benutzung dienen (z. B. Gräben, Böschungen, Schutzgeländer, Warnungstafeln), ferner alle Vorrichtungen „zur Vermeidung von nachteiligen Folgen der Wegeanlage"[3].

a) Privatwege und öffentliche Wege.

Aus dieser Begriffsbestimmung ergibt sich, daß die Wegebaupflicht und — wie noch ausgeführt wird — damit auch die Wegeaufsicht sich nur auf öffentliche Wege bezieht. Sie erstreckt sich also nicht auf die sog. echten Privatwege, d. h. auf die Wege, deren Benutzung ausschließlich dem Eigentümer des betr. Grund und Bodens zusteht. Sie erstreckt sich auch nicht auf die sog. tatsächlich-öffentlichen Wege; das sind diejenigen Privatwege, die dem allgemeinen, jedermann freistehenden Verkehr dienen, ohne dem öffentlichen Verkehr „gewidmet" zu sein, die also durch einen tatsächlichen, längere Zeit ohne Widerspruch des Eigentümers fortgesetzten Gebrauch dem Verkehr oder einzelnen Verkehrsarten zur allgemeinen Benutzung überlassen sind[4]. Der Eigentümer kann

[1] § 4 WO. für Sachsen, § 9 WO. für Ostpreußen und für Posen, § 10 WO. für Westpreußen.

[2] z. B. § 5 WO. für Sachsen, § 11 WO. für Ostpreußen.

[3] § 6 WO. für Sachsen, § 10 WO. für Ostpreußen.

[4] KG. in JW. 1937 S. 1816 Nr. 79, Krug-Rindermann, Straßenverkehrsrecht S. 14 Ziff. 3.

jederzeit kraft seines Eigentumsrechts den Weg diesem Verkehr wieder entziehen. Bei einem nur tatsächlich dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatweg hat der Eigentümer keine öffentlich-rechtliche Verpflichtung i. S. der Wegebaupflicht. Daher ist die Wegeaufsichtsbehörde, welche die Erfüllung der Wegebaupflicht zu überwachen hat, für diese Wege nicht zuständig[1]. Sie scheiden also aus unserer Betrachtung aus. Gegenstand der Wegebaupflicht und Wegeaufsicht sind aber die rechtlich, d. h. im Sinne des Wegerechts öffentlichen Wege. Die Unterscheidung zwischen Privatwegen und öffentlichen Wegen ist von großer Bedeutung, da jede Anordnung der Wegeaufsichtsbehörde voraussetzt, daß es sich um einen rechtlich-öffentlichen Weg handelt. Die Wegeordnungen verstehen darunter solche Wege, die dem allgemeinen Gebrauch dienen und diesem nicht kraft Privatrechts entzogen werden können[2] oder — anders ausgedrückt — alle Wege, die mit öffentlich-rechtlicher Wirksamkeit dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind[3]. Das Pr. Oberverwaltungsgericht als Rechtsmittelinstanz in Wegebausachen hat ebenfalls eine Begriffsbestimmung des rechtlich-öffentlichen Weges entwickelt und an ihr in ständiger Rechtsprechung festgehalten; diese Begriffsbestimmung hat sich im wesentlichen bewährt und ist auch im Schrifttum fast allgemein anerkannt: Danach sind öffentliche Wege diejenigen Wege, die mit Zustimmung der rechtlich Beteiligten, nämlich des Wegeeigentümers, des Wegebaupflichtigen und der Wegeaufsichtsbehörde, unter Regelung der öffentlich-rechtlichen Unterhaltungspflicht ausdrücklich oder stillschweigend dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind[4]. Diese drei Beteiligten werden durch die Entstehung eines öffentlichen Weges rechtlich berührt: Die Befugnisse des Eigentümers sind fortan öffentlich-rechtlich beschränkt, der Wegebaupflichtige muß den neu entstehenden öffentlichen Weg unterhalten und die Wegeaufsichtsbehörde übernimmt neue Aufsichtsverpflichtungen. Bei diesen Wegen besteht die Öffentlichkeit also nicht in der Tatsache, daß sie allgemein benutzt werden, sondern die Öffentlichkeit ist eine rechtliche Eigenschaft des Weges, die er durch bestimmte Rechtsvorgänge, nämlich die sog. Widmung, erhält. In wessen Eigentum diese Wege stehen (Privatperson oder Gemeinde usw.), ist für den Begriff des rechtlich-öffentlichen Weges und für die

[1] OVG. in VAE. 1937 S. 164 Nr. 171, Krug-Rindermann a. a. O. S. 14 Ziff. 3 Absatz 2.

[2] § 1 WO. für Sachsen, § 2 WO. für Westpreußen.

[3] § 2 WO. für Posen, § 2 WO. für Ostpreußen.

[4] OVG. Bd. 20 S. 215 (217/218), Bd. 58 S. 335 (336), Bd. 71 S. 347 (349), Bd. 85 S. 311 (313), Bd. 86 S. 312 (313), Germershausen Bd. I S. 2 f., Scholz, Handbuch S. 627.

Frage, wem die Wegebaupflicht obliegt, nicht entscheidend[1]. Der Umstand, daß Eigentümer der Grundfläche, über die der Weg führt, eine Privatperson ist, schließt also nicht aus, daß der Weg ein rechtlich-öffentlicher Weg ist; denn die Widmungserklärung des Wegeeigentümers enthält nicht notwendig einen Verzicht auf sein Eigentum am Wegekörper. Auch gibt es keinen Rechtssatz des Inhalts, daß dem Eigentümer eines rechtlich-öffentlichen Weges stets die Wegebaupflicht obliegt.

b) Die Widmung.

Die Widmung eines Weges für den allgemeinen Verkehr besteht in der übereinstimmenden Erklärung der drei Rechtsbeteiligten, daß der Weg nunmehr unbeschränkt oder der Zweckbestimmung oder Gebrauchsart nach beschränkt dem allgemeinen Verkehr dienen soll. Diese Bestimmung kann ausdrücklich oder stillschweigend erfolgen. Eine stillschweigende Widmung der Rechtsbeteiligten kann nicht schon dann angenommen werden, wenn sie dem öffentlichen Verkehr auf dem Wege nicht widersprochen haben. Vielmehr bildet nur eine Duldung des Verkehrs in Verbindung mit besonderen hervorgetretenen Umständen eine geeignete Grundlage für die Annahme eines Widmungswillens; diese Umstände müssen den Schluß rechtfertigen, daß der übereinstimmende Wille der Rechtsbeteiligten auf die öffentlich-rechtliche Bestimmung für den öffentlichen Verkehr unter Regelung der öffentlich-rechtlichen Unterhaltungspflicht gerichtet war[2]. So kann die Widmung z. B. durch die Wegeaufsichtsbehörde dann als gegeben angesehen werden, wenn sie durch bestimmte nach außen in Erscheinung getretene Handlungen oder Unterlassungen zum Ausdruck gebracht hat, daß der Weg ihrer Aufsicht unterliegt, z. B. bei Beschwerden über die bauliche Beschaffenheit des Weges den Wegebaupflichtigen zur Beseitigung der Mängel veranlaßt[3]. Die Eigenschaft als rechtlich-öffentlicher Weg fehlt, wenn der Nachweis der Widmung für den allgemeinen Verkehr auch nur bezüglich eines der drei Rechtsbeteiligten nicht erbracht werden kann; fehlt es z. B. an einem zur Unterhaltung öffentlich-rechtlich Verpflichteten, so ist kein öffentlicher Weg entstanden[4].

Bei den sog. alten Wegen, die nicht über Privateigentum führen, sondern im Eigentum eines Wegebaupflichtigen (z. B. einer Gemeinde)

[1] OVG. Bd. 20 S. 215 (219), Bd. 25 S. 262 (267), Bd. 85 S. 289 (292/293) und S. 311 (313), Müller, Straßenverkehrsrecht S. 143 oben und S. 145 Ziff. c.

[2] OVG. Bd. 86 S. 312 (313/314), Bd. 94 S. 143 (145), JW. 1938 S. 141 Nr. 45 (142), Germershausen Bd. I S. 11, Scholz, Handbuch S. 627.

[3] OVG. Bd. 94 S. 143 (145/146), Germershausen Bd. I S. 11 Abs. 2 und 3.

[4] OVG. Bd. 32 S. 203 (204/205), Bd. 69 S. 339 (342), Bd. 76 S. 364 (369), Bd. 99 S. 130 (135).

stehen, brauchen nach anerkanntem Gewohnheitsrecht die einzelnen Widmungsvorgänge nicht genau nachgewiesen zu werden; bei diesen seit unvordenklicher Zeit für den öffentlichen Verkehr benutzten und als öffentlich behandelten Wegen wird eine in alter Zeit erfolgte Widmung durch die drei Rechtsbeteiligten und damit die Öffentlichkeit angenommen, wenn die Benutzung unter Umständen erfolgt ist, die auf eine Widmung schließen lassen[1]. Diese Umstände liegen dann vor, wenn der Wegeeigentümer zugleich der Wegebaupflichtige ist; denn wenn über ein Grundstück, das im Eigentum eines Wegebaupflichtigen steht, seit altersher ein allgemein benutzter Weg führt, ist die Annahme gerechtfertigt, daß der Wegeeigentümer den Weg in Erfüllung der Wegebaupflicht für den allgemeinen Verkehr bestimmt und daß die Wegeaufsichtsbehörde diesem Vorgang zugestimmt hat. Dagegen ist auch bei denjenigen alten Wegen, die über das Grundeigentum einer Privatperson führen, der strenge Nachweis der Widmung erforderlich; denn für diese Wege gilt die Vermutung der Freiheit des Eigentums (§ 903 BGB.). Diese zugunsten des Wegeeigentümers bestehende Vermutung ist jedoch nur dann zu berücksichtigen, wenn er selbst die Öffentlichkeit des Weges bestreitet und damit die Freiheit seines Eigentums behauptet; in diesem Falle muß klargestellt werden, wer der widmende Eigentümer war und ob ein übereinstimmender Widmungswille der übrigen Rechtsbeteiligten vorlag[2].

2. Umfang der Wegebaupflicht.

Der Umfang der Wegebaupflicht richtet sich bis zur Regelung durch ein Reichsgesetz noch nach Landesrecht (§ 12 DurchfVO. zum RStrWG.). Aber auch hier ist er nur vereinzelt näher geregelt, indem einige Wegegesetze eine bestimmte Breite oder Befestigungsart des Weges vorschreiben[3]. Im übrigen bestimmt sich der Umfang der Wegebaupflicht nach dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis. Er ist also davon abhängig, was jeweils örtlich und zeitlich im Interesse des verkehrsicheren Zustands des Weges notwendig und zweckmäßig ist. Die Wegebaupflicht beschränkt sich nicht auf die Erhaltung des bestehenden Zustands, sondern richtet sich nach den neuzeitlichen Bedürfnissen des Wegeverkehrs[4]. Die Anordnungen der Wegeaufsichtsbehörde müssen aber auf die finanzielle

[1] OVG. Bd. 87 S. 328 (330), Bd. 99 S. 130 (133/134); OVG. in RVerBl. 1930 S. 454 Nr. 5, 1931 S. 815 Nr. 1 und S. 816 Nr. 2, Germershausen Bd. I S. 14.

[2] Wie Fußnote 1.

[3] z. B. § 1 des Schlesischen Landstraßen- und Wegereglements vom 11. Januar 1767.

[4] OVG. Bd. 88 S. 252 (254), Bd. 94 S. 148 (153), Germershausen Bd. I S. 26 Ziff. 1.

Leistungsfähigkeit des Wegebaupflichtigen Rücksicht nehmen[1]. Zur Erfüllung der Wegebaupflicht gehören auch alle Einrichtungen, die erforderlich sind, um bei Wegeinstandsetzungen den Verkehr aufrechtzuerhalten, also z. B. der Bau von Notwegen oder bei der Sperrung eines Weges die Sorge für Sperrvorrichtungen, Warnungstafeln oder Bewachungsmaßnahmen[2]. Aus der Verpflichtung des Wegebaupflichtigen, alles zu leisten, was die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs jeweils erfordern, ergibt sich auch seine grundsätzliche Verpflichtung zur Anlage öffentlicher Wege, die der Bahnbau im Verkehrsinteresse notwendig macht[3].

3. Die Reinigung öffentlicher Wege.

Bei der Reinigung öffentlicher Wege ist zwischen verkehrsmäßiger und polizeimäßiger Reinigung zu unterscheiden. Die verkehrsmäßige Reinigung ist ein Teil der Wegebaupflicht. Sie dient der Wegeunterhaltung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Wege; sie ist somit ein Bestandteil der Verpflichtung des Wegebaupflichtigen, Verkehrshindernisse und -erschwerungen zu beseitigen[4]. Die polizeimäßige Reinigung dient weitergehenden Zwecken; der Anbau von Wohnungen und der damit verbundene Verkehr erfordern aus allgemeinen polizeilichen Gründen, insbesondere im Interesse der Gesundheit der Anwohner und Straßenbenutzer und der Reinlichkeit eine Säuberung des öffentlichen Weges, die weit über das Maß hinausgeht, das zur Unterhaltung für Verkehrszwecke erforderlich ist. Die polizeiliche Reinigung gehört nicht zur Wegebaupflicht und damit auch nicht zur Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde; sie ist eine selbständige, meist durch Herkommen oder Observanz geregelte, den Gemeinden oder auf Grund eines Ortsstatuts den Anliegern obliegende Last[4]. Die polizeimäßige Reinigung ist in Preußen durch das Gesetz über die Reinigung öffentlicher Wege vom 1. Juli 1912 (GS. S. 187) geregelt. Dieses Gesetz bezieht sich nur auf rechtlich-öffentliche Wege und Plätze, und zwar nur auf solche, die überwiegend dem inneren Verkehr der Ortschaft dienen (§ 1 Abs. 2). Das sind auf Grund der Entstehungsgeschichte und des Zwecks des Gesetzes stets ohne weiteres alle öffentlichen Wege innerhalb der geschlossenen

[1] OVG. Bd. 17 S. 291 (311), Bd. 88 S. 252 (253), Germershausen S. 28 Abs. 2, Scholz, Handbuch S. 642 Abs. 2.

[2] OVG. Bd. 41 S. 234 (238/239), OVG. in RVerBl. 1936 S. 640 Nr. 7 (641 Sp. 1 Abs. 2), Germershausen Bd. I S. 34 oben.

[3] OVG. Bd. 32 S. 203 (207).

[4] OVG. Bd. 36 S. 237 (240 Mitte), Bd. 99 S. 116 (120), Germershausen S. 56 und S. 57.

Ortslage einer Gemeinde[1], ferner die Wege außerhalb der geschlossenen Ortslage, bei denen in einem besonderen Verfahren festgestellt ist, daß sie überwiegend dem inneren Verkehr dienen. Die polizeimäßige Reinigung erstreckt sich nicht nur auf die Geh- und Fahrbahn, sondern auf alle Bestandteile des öffentlichen Weges, z. B. Gräben oder Böschungen; jedoch fällt die polizeimäßige Reinigung der einen Bestandteil öffentlicher Wege bildenden Brücken, Durchlässe oder ähnlicher Bauwerke unterhalb der Oberfläche des Weges dem Wegeunterhaltungspflichtigen zur Last (§ 1 Abs. 1 Satz 2).

Die polizeimäßige Reinigung schließt bei ihrem umfassenden Inhalt die an sich unter die verkehrsmäßige Reinigung fallenden Maßnahmen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in sich. Soweit also die Pflicht zur polizeimäßigen Reinigung besteht, tritt die Verpflichtung des Wegebaupflichtigen zur verkehrsmäßigen Reinigung nicht ein (§ 1 Abs. 4). Nach § 1 Abs. 1 umfaßt die polizeimäßige Reinigung unter anderem die Schneeräumung, das Bestreuen mit abstumpfenden Stoffen und das Besprengen zur Verhinderung von Staubentwicklung. Hierbei ist es unerheblich, ob es sich um eine gewöhnliche Schneeräumung oder um die Beseitigung verkehrshindernder Schneemassen (z. B. bei Schneewehen) handelt[2]. Eine über die Reinhaltung hinausgehende Beseitigung von Verkehrshindernissen, die die Benutzbarkeit des Weges ganz oder zum Teil aufheben, sowie wegebauliche Maßnahmen fallen nicht unter die polizeimäßige Reinigung (z. B. die Beseitigung von Erdrutschen oder großen Steinhaufen); dies obliegt dem für diesen Weg Wegebaupflichtigen[3]. Aus § 1 des Wegereinigungsgesetzes kann aber nicht gefolgert werden, daß die Schneeräumung oder das Streuen bei Glätte stets zur polizeimäßigen Reinigung gehört und nie Gegenstand der verkehrsmäßigen Reinigung sein kann. Vielmehr muß der Wegebaupflichtige bei einem öffentlichen Weg, der nicht unter das Wegereinigungsgesetz fällt, im Interesse der Verkehrssicherheit auch solche Maßnahmen treffen, die — wie die Schneeräumung oder das Streuen bei Glätte — in § 1 Abs. 1 des Wegereinigungsgesetzes als Teil der polizeimäßigen Reinigung aufgeführt sind[4].

---

[1] OVG. Bd. 68 S. 318 (333/334), Bd. 73 S. 316 (318), Germershausen S. 60 Ziff. 2; Hecht, Wegereinigungsgesetz S. 33 m. Anderer Ansicht das KG., das in jedem Einzelfall prüft, ob ein Weg innerhalb der geschlossenen Ortslage überwiegend dem inneren Verkehr der Ortschaft dient; Johow Bd. 46 S. 349 (351); RVerwBl. 1932 S. 256.

[2] OVG. Bd. 70 S. 345 (352), Germershausen S. 58.

[3] Germershausen Bd. I S. 58; Hecht, Wegereinigungsgesetz S. 24 oben und S. 41 Ziff. x.

[4] OVG. Bd. 99 S. 116 (121).

4. Die Beleuchtung öffentlicher Wege.

Die regelmäßige Beleuchtung der öffentlichen Wege ist kein Teil der Wegebaupflicht, da sie nicht durch den baulichen Zustand der Wege bedingt ist. Sie obliegt in der Regel den Gemeinden[1]. Die Befugnisse der Polizei sind hier rein verkehrs- und sicherheitspolizeilicher Art. Die Beleuchtung öffentlicher Wege gehört somit nicht zur Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde. Der Wegebaupflichtige ist zur Beleuchtung nur bei besonderen Umständen verpflichtet, die einen die Verkehrssicherheit gefährdenden Zustand des Weges zur Folge haben, z. B. bei Wegeverbesserungen oder Umleitungen über einen Notweg[2]; denn hier wird eine Beleuchtung infolge der baulichen Beschaffenheit des Weges notwendig; daher hat auch die Wegeaufsichtsbehörde die ordnungsmäßige Beleuchtung zu überwachen.

5. Die Träger der Wegebaupflicht.

Die äußerst zersplitterte Regelung, wer für die verschiedenen Arten von öffentlichen Wegen wegebaupflichtig ist, hat das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vereinheitlicht. Es teilt die Straßen, die dem Verkehr von Ort zu Ort dienen, in folgende Gruppen ein (§ 1): Die Reichsautobahnen i. S. des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933[3], die Reichsstraßen und die Landstraßen I. und II. Ordnung. Die Eigenschaft einer Straße richtet sich nach der Eintragung in das Verzeichnis der entsprechenden Straßengruppe (§ 2 der Durchf.VO. zum RStrWG.). Träger der Straßenbaulast für die Reichsautobahnen und die Reichsstraßen ist das Reich, d. h. das Reich hat aus Reichsmitteln die Kosten für die Herstellung, die Unterhaltung und den Ausbau zu tragen, für die Landstraßen I. Ordnung die Länder und preuß. Provinzen und für die Landstraßen II. Ordnung in Preußen die Kreiskommunalverbände, in den anderen Ländern die diesen Verbänden entsprechenden Körperschaften (§ 2 RStrWG., § 7 Durchf.VO.). Die Straßenbaulast erstreckt sich nicht auf Ortsdurchfahrten durch Gemeinden, die bei der Volkszählung am 16. Juni 1933 mehr als 6000 Einwohner hatten, und beschränkt sich bei den Ortsdurchfahrten der Gemeinden unter 6000 Einwohner auf eine Fahrbahnbreite von 6 m (§ 2 RStrWG.,

[1] § 8 WO. für Sachsen, § 12 Ziff. 2 WO. für Westpreußen, § 12 WO. für Ostpreußen. OVG. Bd. 5 S. 404 (405/406), Bd. 36 S. 237 (240 unten), Bd. 54 S. 335, Germershausen S. 70 § 4.

[2] OVG. Bd. 54 S. 335 (336), Germershausen Bd. I S. 71.

[3] Siehe auch Art. I des 3. Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 25. Juli 1938 (RGBl. I S. 951).

§ 16 Durchf.VO.). Soweit die Träger der Straßenbaulast für die Reichs- und Landstraßen in Ortsdurchfahrten nicht wegebaupflichtig sind, trägt die Gemeinde die Straßenbaulast (§ 17 Durchf.VO.). Die Straßenbaulast liegt den neuen Straßenbaupflichtigen im gleichen Umfang wie den bisherigen Trägern der Straßenbaupflicht ob. Wenn also z. B. für ein Kreuzungsstück im Zuge einer bisherigen Provinzialstraße nicht die Provinz, sondern die Deutsche Reichsbahn wegeunterhaltungspflichtig war, so hat sich hieran durch den Übergang auf die neuen Straßenbaupflichtigen nichts geändert (§ 11 der Durchf.VO. zum RStrWG.)[1].

Die übrigen öffentlichen Wege, die nicht dem Verkehr von Ort zu Ort dienen, also nur Bedeutung für den innergemeindlichen Verkehr haben (z. B. die Dorf- und Stadtstraßen, die keine Ortsdurchfahrten sind) oder die nicht straßenmäßig ausgebaut sind, haben die bisherigen Träger der Wegebaupflicht, also in der Regel die Gemeinden[2] zu unterhalten.

III. Die wegerechtlichen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn im besonderen.

Der Neubau, der Umbau oder die Erweiterung einer Bahnanlage hat oft einen erheblichen Eingriff in den Bestand der öffentlichen Wege zur Folge: neue Wege müssen angelegt, vorhandene verlegt, geändert, von der Eisenbahn gekreuzt, in der Längsrichtung mitbenutzt oder eingezogen werden. Im folgenden soll untersucht werden, inwieweit die Verpflichtungen des Wegebaupflichtigen durch diesen Eingriff in das öffentliche Wegenetz berührt werden, inwieweit also die Deutsche Reichsbahn hierdurch wegebau- oder wegeunterhaltungspflichtig wird.

1. Kraft Gesetzes.

Aus dem Überblick über die Träger der Wegebaupflicht ergibt sich, daß die Deutsche Reichsbahn nach allgemeinem Wegerecht nicht Träger der Wegebaupflicht ist, also nicht kraft Gesetzes in den Kreis der Wegebaupflichtigen gehört[3]. Denn die Wegebaupflicht bezieht sich nicht auf bestimmte Wege oder Wegeteile, sondern auf die öffentlichen Wege ganz allgemein. Die Wegebaupflichtigen sind je nach der Art des Weges genau bestimmt. Die verschiedenen Wegegesetze enthalten auch keine Bestimmung darüber, ob und inwieweit die Deutsche Reichsbahn wegeunterhaltungspflichtig wird, wenn sie durch den Bau oder die Veränderung von Bahnanlagen in das öffentliche Wegenetz eingreift.

[1] Krumstroh, Arch. f. Eisenb. 1938 S. 641 (650).

[2] Z. B. § 15 WO. für Ostpreußen, § 17 WO. für Westpreußen, §§ 16, 17 und 19 WO. für Sachsen.

[3] v. Kienitz, ZVMEV. 1933 S. 813, OVG. Bd. 9 S. 186 (198 oben).

2. Auf Grund einer Planfeststellung.

Die verschiedenen Einwirkungen auf das öffentliche Wegenetz, die der Neubau oder Umbau einer Eisenbahnanlage mit sich bringt, und die hieraus entstehenden wegerechtlichen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn werden in einem besonderen Verfahren mit geregelt, nämlich in dem sog. Planfeststellungsverfahren.

a) Grundsätzliches zur Planfeststellung.

Für Preußen war die Rechtseinrichtung der Planfeststellung wenigstens der Sache nach bereits in § 4 des pr. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 (GS. S. 505) geregelt. Er bestimmte, daß die „Genehmigung" der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte dem Handelsminister[1] vorbehalten wird. Zur vollständigen Durchführung der Bahnlinie durch alle Zwischenpunkte gehörte auch die Bestimmung über die Gestaltung der durch die Bahnanlage betroffenen Wege. Da hierdurch zugleich landespolizeiliche Interessen berührt wurden, war vorgesehen, daß der Regierungspräsident als Landespolizeibehörde die Eisenbahnbaupläne insoweit zu prüfen und dafür zu sorgen hatte, daß diese landespolizeilichen Interessen erörtert und bei der Planfeststellung berücksichtigt wurden; eine Entscheidungsbefugnis hatte er aber nicht. Diese stand ausschließlich dem Minister zu, der nicht nur über die Anlage und Linienführung der Eisenbahn, sondern auch über den Ausgleich der durch den Bahnbau berührten öffentlichen und privaten Interessen endgültig entschied[2]. Die außerpreußischen Länder kannten solch eine eisenbahnrechtliche Planfeststellung nicht. Soweit eine Genehmigung des Bauplanes stattfand, hatte sie nur Bedeutung für die technische Ausgestaltung des Bahnbaues; die Entscheidung über die verschiedenen wegebaulichen oder sonstigen öffentlichen Belange, die durch den Bau der Bahnanlage berührt wurden, oblag den jeweils zuständigen Verwaltungsbehörden in besonderen Einzelverfahren[3].

Aus § 4 des Pr. Eisenbahngesetzes, der heute nur noch für die preußischen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs gilt, hat sich das jetzige Planfeststellungsrecht entwickelt. Die alleinige Rechtsgrundlage

[1] Später dem Minister der öffentlichen Arbeiten (Erlaß vom 7. August 1878 und Art. II des Gesetzes vom 13. März 1879 (GS. S. 25 und S. 123) und schließlich dem Minister für Handel und Gewerbe (Gesetz vom 15. August 1921 [GS. S. 487]).

[2] Wegen der Einzelheiten siehe Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. Oktober 1892 (abgedr. bei Gleim, Eisenbahnbaurecht, S. 467 Anlage D), ferner die beiden Erlasse vom 7. Februar 1914 (EVBl. S. 33 und 36).

[3] Wachtel, Reichsbahn 1935 S. 1211 (1212).

für die Planfeststellung im Reichseisenbahnrecht ist nunmehr § 37 des Reichsbahngesetzes. Danach erfolgt der Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen auf Grund einer Planfeststellung. Was unter einer Reichseisenbahnanlage im Sinne des § 37 zu verstehen ist, ist gesetzlich nicht erläutert; es sind dies außer der freien Strecke alle Anlagen, die unmittelbar der Abwicklung und Sicherung des Betriebs- und Verkehrsdienstes dienen und die nicht ohne wesentliche Beeinflussung des Betriebs oder Verkehrs auf der Deutschen Reichsbahn geändert werden können[1]. Die Planfeststellung nach § 37 des Reichsbahngesetzes ist ein rechtsgestaltender Verwaltungsakt; er enthält die Bestimmung, daß der Bau oder die Veränderung so ausgeführt werden soll, wie es im Plan vorgesehen ist, und legt die Anlage in ihren rechtlichen Gesamtwirkungen zur Außenwelt fest[2]. Die Pläne von Reichseisenbahnanlagen stellt der Reichsverkehrsminister fest, wenn es sich um den Bau neuer Reichseisenbahnanlagen handelt oder wenn bei der Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen Meinungsverschiedenheiten zwischen der Deutschen Reichsbahn und den anzuhörenden Reichs- oder Landesbehörden entstehen. Sonst stellt die Deutsche Reichsbahn die Baupläne selbst fest. Hier steht sie dem Reich nicht mehr als Eisenbahnunternehmer gegenüber, dem bestimmte Hoheitsrechte übertragen worden sind. Durch das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47) ist die Deutsche Reichsbahn in die unmittelbare Verwaltung des Reichs eingegliedert und selbst wieder Reichsverwaltung geworden. Aus dieser Verschmelzung ergibt sich, daß die Deutsche Reichsbahn bei der Planfeststellung die Aufgabe des Reiches als reine Staatstätigkeit wahrnimmt: sie plant, stellt fest und baut. Das bedeutet für die Zuständigkeit im Planfeststellungsverfahren, daß sich der Reichsverkehrsminister und die Deutsche Reichsbahn nicht mehr als selbständige Organe gegenüberstehen, sondern daß beide nur verschiedene Instanzen der gleichen Verwaltung sind. Im Rahmen der Planfeststellung ist dies aber nur eine interne Angelegenheit für die Zuständigkeitsfrage, jedoch auf die materiellen Wirkungen der Planfeststellung ohne Einfluß[3]. Berührt der Bau oder die Veränderung einer Reichseisenbahnanlage den Geschäftsbereich der Landespolizei, so ist vor der Feststellung des Planes die Landesbehörde gutachtlich zu hören; hierbei ist unter Landespolizei die Gesamtheit der Verwaltungsbefugnisse

[1] Ziff. 3, 6 und 7 der Richtlinien zu § 37.
[2] Ziff. 9 und 10 der Richtlinien zu § 37, RG. ZS. Bd. 139 S. 136 (144).
[3] Koch, Arch. f. Eisenb. 1938 S. 913 (919 und 920).

der Länder im Gegensatz zu den Befugnissen der Reichsverwaltung zu verstehen[1].

Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen (§ 37 Abs. 2 Schlußsatz). Dadurch ist klargestellt, daß die Landesbehörden bei der Planfeststellung keine Befugnisse haben; ihre Mitwirkung erschöpft sich in einer gutachtlichen Äußerung. Daher sind neben der Planfeststellung keinerlei Genehmigungen oder Zustimmungen erforderlich. Die grundlegende Entscheidung des Reichsgerichts vom 17. Dezember 1932 in der Streitsache des Reiches und des Landes Baden hat auch insoweit die letzten Zweifel über die Rechtsnatur und Tragweite der Planfeststellung beseitigt[2]. Da die Planfeststellung endgültig, d. h. für jedermann bindend ist, kann sie weder von einer Verwaltungsbehörde noch von den Gerichten abgeändert werden. Durch die Planfeststellung wird ein neuer öffentlicher Rechtszustand geschaffen, der den im Plan angeordneten Anlagen einen unangreifbaren Bestand sichert. Die Endgültigkeit der Planfeststellung hat aber nicht zur Folge, daß Änderungen des Planes ausgeschlossen sind. Aber solch eine Abänderung, die durch Veränderung der dem Plan zugrunde liegenden Verhältnisse notwendig wird, kann nur durch die Planfeststellungsbehörde in einem Planänderungsverfahren erfolgen.

Von dem Grundsatz, daß durch die Planfeststellung über die Gestaltung der Reichseisenbahnanlagen endgültig entschieden wird, gibt es nur eine Ausnahme: nach § 37 Abs. 4 ist es zulässig, den festgestellten Plan bei der Durchführung der Enteignung im Rahmen des Enteigungsrechts abzuändern. Deshalb gilt die Planfeststellung in allen Fällen, in denen eine Enteignung erforderlich wird, als vorläufige Planfeststellung. Eine Enteignung ist notwendig, wenn sich die Deutsche Reichsbahn, die zur Erfüllung ihrer Aufgabe in fremde Grundstücke oder Grundstücksrechte eingreifen muß, mit dem Grundstückseigentümer oder den sonstigen dinglich Berechtigten nicht einigen kann. Denn die Planfeststellung enthält nicht die Ermächtigung, das Eigentum anderer zu benutzen, um die Anordnungen der Planfeststellung zu verwirklichen. Daher hat die Deutsche Reichsbahn nach § 38 des Reichsbahngesetzes das Enteignungsrecht. Die Einzelheiten des Enteignungsverfahrens regeln sich nach den sehr verschiedenartigen landesrechtlichen Enteignungsgesetzen (z. B. in Preußen nach dem Gesetz über die Enteignung von

[1] Ziff. 13 bis 16 der Richtlinien zu § 37; Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft Anm. III c und d zu § 37.

[2] RG. ZS. Bd. 139 S. 136 (144); diese Entscheidung hat durch Veröffentlichung im RGBl. I 1933 S. 95 Gesetzeskraft erlangt (§ 2 des Gesetzes vom 8. April 1920 (RGBl. I S. 510) zu Art. 13 Abs. 2 RV.).

Grundeigentum vom 11. Juni 1874 [GS. S. 221] und dem Gesetz für ein vereinfachtes Enteigungsverfahren vom 26. Juli 1922 [GS. S. 211]). Dem Enteignungsverfahren wird der vorläufig festgestellte Plan zugrunde gelegt[1].

b) Die Wegegestaltung im Rahmen der Planfeststellung.

Die Aufgabe des Ministers nach § 4 des Pr. Eisenbahngesetzes, die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte zu genehmigen, enthielt zugleich die Befugnis, über die Gestaltung des von der Bahnanlage betroffenen Wegenetzes zu entscheiden. Wenn dies auch im Gesetz nicht besonders hervorgehoben ist, so ergab es sich doch aus dem Zweck des Genehmigungsverfahrens, in dem eine Instanz die verschiedenen durch den Bahnbau berührten Belange regeln und ausgleichen sollte. Hierzu gehört auch die Entscheidung über die Anlage, die Verlegung, Veränderung, Kreuzung, Mitbenutzung und Einziehung öffentlicher Wege[2]. Da nunmehr in § 37 des Reichsbahngesetzes bestimmt ist, daß die Planfeststellung die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen umfaßt, steht fest, daß ausschließlich die Planfeststellungsbehörde über die erforderliche Neugestaltung des Wegenetzes entscheidet[3].

aa) Der Neubau öffentlicher Wege.

Die Planfeststellungsbehörde bestimmt, ob und welche Wege neu angelegt werden müssen. Zu der Entstehung öffentlicher Wege auf Grund einer Planfeststellung bedarf es nicht der Widmung; sie entstehen auf Grund des Hoheitsaktes der Planfeststellung[4]. Wenn der Wegebaupflichtige öffentliche Wege anlegen und unterhalten soll (z. B. Bahnhofszufuhrwege), so kann ihm die Verpflichtung hierzu nicht in der Planfeststellung auferlegt werden; denn diese regelt nur die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn[5]. Übernimmt der Wegebaupflichtige nicht freiwillig in öffentlich-rechtlich wirksamer Weise den Bau und die Unterhaltung der neuen öffentlichen Wege, so muß ihn die Wegeaufsichtsbehörde durch wegerechtliche Verfügung hierzu anhalten. Ist dies nicht

[1] Wegen der Einzelheiten siehe Kiefer, ZVMEV. 1933 S. 289 f., Ziff. 24 und 56 der Richtlinien zu § 37 des Reichsbahngesetzes.

[2] OVG. Bd. 54 S. 314 (316), Bd. 69 S. 339 (341), Gleim, Eisenbahnbaurecht S. 173 bis 177, Germershausen Bd. I S. 348 Ziff. 2.

[3] RG. ZS. 139 S. 136 (144).

[4] OVG. Bd. 85 S. 289 (293/294), Scholz a.a.O. S. 629 b.

[5] OVG. Bd. 32 S. 203 (206/207), Bd. 69 S. 339 (341).

erfolgt, und rechtfertigen die der Planfeststellung zugrunde liegenden Verhältnisse den Schluß, daß diese Verpflichtung auch nicht der Deutschen Reichsbahn auferlegt werden sollte, so ist kein öffentlicher Weg entstanden; denn dieser setzt einen Wegeunterhaltungspflichtigen voraus[1].

bb) Die Veränderung, Verlegung und Einziehung öffentlicher Wege.

Durch den Eisenbahnbau kann ferner die Veränderung der Lage und Richtung öffentlicher Wege notwendig werden. So muß z. B. ein öffentlicher Weg höher oder tiefer gelegt oder verbreitert werden. Auch hierüber entscheidet die Planfeststellungsbehörde. Häufig muß ein öffentlicher Weg stellenweise auf anderes Gelände verlegt werden. Die bisherige Wegstrecke verliert dann die Eigenschaft eines öffentlichen Weges; sie wird entwidmet, sie wird eingezogen. Diese Einziehung erfolgt auf Grund der Planfeststellung. Die in § 57 des Zuständigkeitsgesetzes enthaltene Regelung über die Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde und das Verfahren bei der Verlegung und Einziehung öffentlicher Wege gilt insoweit nicht (§ 158 Zust.G.)[2]. Der Ersatzweg für das eingezogene Wegestück wird auf Grund der Planfeststellung ein öffentlicher Weg; diese ersetzt die Widmung und damit eine Mitwirkung der Wegeaufsichtsbehörde[3].

In der Planfeststellung kann auch die Einziehung eines ganzen Weges angeordnet sein; eine Mitwirkung der Wegeaufsichtsbehörde kommt auch hierbei nicht in Frage. Auch beim Fehlen einer ausdrücklichen Bestimmung in der Planfeststellung gelten alle Wege, die von der Bahnanlage überbaut sind, als eingezogen. Ebenso sind alle die Wege als eingezogen anzusehen, die in das Bahngebiet fallen; denn sie kommen unter den veränderten Verhältnissen für einen allgemeinen Verkehr nicht mehr in Frage; sie werden Privatwege der Deutschen Reichsbahn[4]. Bestehen Zweifel darüber, ob nach der Planfeststellung ein öffentlicher Weg eingezogen sein soll, so ist der Wille der Planfeststellungsbehörde aus den gesamten Unterlagen der Planfeststellung unter Berücksichtigung der damaligen Verhältnisse, insbesondere der Verkehrsbedeutung des Weges, zu ermitteln[5].

[1] Siehe S. 14 der Arbeit.

[2] OVG. Bd. 31 S. 198 (206), Bd. 88 S. 275 (278).

[3] Gleim a.a.O. S. 234, Germershausen Bd. I S. 350.

[4] OVG. Bd. 31 S. 198 (206), Bd. 44 S. 272 (276), Germershausen Bd. I S. 350 Abs. 2.

[5] OVG. Bd. 44 S. 272 (276), Bd. 99 S. 116 (124).

cc) Die Kreuzung und Mitbenutzung öffentlicher Wege.

Der Neubau oder Umbau einer Reichsbahnanlage kann auch die Kreuzung öffentlicher Wege erforderlich machen. Hierbei kommt eine Kreuzung auf derselben Grundfläche, also ein schienengleicher Übergang, eine Plankreuzung, bei der das Kreuzungsstück zugleich als Bahn- und Wegekörper dient, oder die Über- und Unterführung des öffentlichen Weges in Betracht. Alle diese Arten der Kreuzung und die verschiedenen Anlagen werden ausschließlich durch die Planfeststellung geregelt. Besonderes gilt bei der Kreuzung einer Reichsautobahn mit einem Schienenweg der Deutschen Reichsbahn. Die ausschließliche und endgültige Feststellung der Baupläne für die Reichsautobahnen obliegt dem Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen (§ 8 RABG, § 12 der Ersten Durchf.VO.). Da aber außerdem Anlagen der Deutschen Reichsbahn durch die Kreuzung der Reichsautobahn betroffen werden, hat die Deutsche Reichsbahn ihrerseits ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, da § 37 RbahnG. insoweit nicht durch § 8 RABG. außer Kraft gesetzt ist und hierbei wichtige Belange der Deutschen Reichsbahn auf dem Spiel stehen. Wer entscheidet aber endgültig, wenn kein Ausgleich zwischen dem Generalinspektor und dem Reichsverkehrsminister zur Überbrückung von Meinungsverschiedenheiten über Art und Ort der Kreuzung möglich ist? M. E. entscheidet in diesem Falle der Führer und Reichskanzler, dem der Reichsverkehrsminister und der Generalinspektor unterstehen[1].

Bei der Mitbenutzung öffentlicher Wege in der Längsrichtung läuft der Schienenweg ohne einen besonderen Bahnkörper auf dem öffentlichen Weg entlang. Die Planfeststellung regelt die näheren Verhältnisse. Hierbei sind die Grundsätze zu berücksichtigen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten in seinem Erlaß vom 8. März 1881 bekanntgegeben hat[2]. Eine besondere Regelung besteht für Hessen durch das Gesetz, die Nebenbahnen betr. vom 29. Mai 1884 und die Ausführungverordnung vom 13. Juni 1885[3].

c) Die wegerechtlichen Auflagen.

Die Befugnis des Ministers, in dem Genehmigungsverfahren nach § 4 des Pr. Eisenbahngesetzes auch über die Anlage, Veränderung, Mitbenutzung oder Einziehung öffentlicher Wege zu entscheiden, wäre ohne

[1] Ähnlich Wachtel, VAE. 1936 S. 456 (463/464): Jedoch soll nach seiner Ansicht bei Meinungsverschiedenheiten endgültig die Reichsregierung entscheiden.

[2] EV. Bl. 1881 S. 119.

[3] Groß-Herzoglich-Hessisches Regierungsblatt 1884 S. 51 und 1885 S. 123.

praktischen Wert geblieben, wenn er nicht gleichzeitig dem Eisenbahnunternehmer wegerechtliche Verpflichtungen zum Bau und zur Unterhaltung dieser Wege hätte auferlegen können. Auch dies ist zwar in § 4 nicht ausdrücklich gesagt. Aber Rechtsprechung und Rechtslehre haben sehr bald erkannt, daß diese Entscheidungsbefugnis zugleich eine Anordnungsbefugnis enthielt[1]. Dies erkennt auch § 158 des Zuständigkeitsgesetzes an; denn er hebt hervor, daß die Befugnisse, die nach diesem Gesetz der Wegeaufsichtsbehörde zustehen (§ 55 f), im Genehmigungsverfahren dem Minister der öffentlichen Arbeiten verbleiben. Die Entscheidung in der Planfeststellung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen umfaßt ebenfalls die Verpflichtung, die verschiedenen Interessen auszugleichen, und damit die Berechtigung, der Deutschen Reichsbahn in der Planfeststellung wegerechtliche Auflagen zu machen. Soweit die Deutsche Reichsbahn die Pläne selbst feststellt, bedeutete die Auflage, sie habe diese oder jene wegerechtlichen Verpflichtungen zu erfüllen, praktisch die freiwillige Übernahme solcher Verpflichtungen[2]. Die Auflagen, die den Rechtsvorgängern der Deutschen Reichsbahn gemacht worden sind, sind auf die Deutsche Reichsbahn gemäß § 5 Abs. 4 des Reichsbahngesetzes übergegangen, soweit sie mit diesem vereinbar sind, und daher von ihr zu erfüllen[3]. Wenn in Zukunft eine Planfeststellung wegerechtliche Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn enthält, handelt es sich nicht mehr wie bisher um eine Auflage. Denn auch hier folgt aus der Verschmelzung von Reich und Deutscher Reichsbahn auf Grund des Gesetzes vom 10. Februar 1937, daß das Reich selbst plant, feststellt und baut. Daher kann es auch keine Auflagen des Reiches an sich selbst geben. Es handelt sich vielmehr hierbei nur noch um Verwaltungsanordnungen des Reichsverkehrsministers an die ihm unterstellte Deutsche Reichsbahn, die selbst Reichsverwaltung ist[4]. Da aber die bisherigen Auflagen auch heute noch die Rechtsgrundlage für die wegerechtlichen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn und für die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde bilden, verwende ich den Ausdruck „Auflage“ weiterhin in der Arbeit.

aa) Der Inhalt der Auflagen.

Die wegerechtlichen Auflagen, die der Deutschen Reichsbahn in der Planfeststellung gemacht worden sind, haben einen sehr vielseitigen Inhalt: ihr kann der Bau, die Unterhaltung oder Reinigung eines Weges

[1] OVG. Bd. 9 S. 186 (197/198), Bd. 10 S. 215 (217 und 220 unten), Bd. 54 S. 314 (316) und Bd. 88 S. 275 (278), Gleim a.a.O. S. 175 bis 182.

[2] Kratz, ZVDEV. 1929 S. 532 Sp. 2.

[3] OVG. Bd. 94 S. 148 (154).

[4] Koch, Arch. f. Eisenb. 1938 S. 913 (922).

oder Wegeteils ausschließlich oder anteilsweise auferlegt worden sein. Ihr kann die Auflage gemacht sein, die Kosten für die Veränderung oder Verlegung eines Weges zu tragen und sich an seiner Unterhaltung insoweit zu beteiligen, als die Unterhaltungspflicht des Wegebaupflichtigen durch die Veränderung oder Verlegung vermehrt worden ist. Auch kann ihr bei einer Wegeveränderung oder Wegeverlegung zur Pflicht gemacht sein, einen bestimmten, näher abgegrenzten Teil der neuen Wegstrecke zu unterhalten oder aber dem Wegebaupflichtigen nur eine der Mehrlast entsprechende Quote zu den Unterhaltungskosten für die neue Wegestrecke oder eine einmalige Abfindungssumme zu zahlen. Ferner kann der Inhalt der Auflage dahin gehen, daß die Deutsche Reichsbahn einzelne am Weg errichtete Anlagen, wie Rampen, Kreuzungsbauwerke oder Sicherungsanlagen, zu unterhalten hat[1]. Alle diese Auflagen brauchen nicht ausdrücklich gemacht zu sein. Sie können auch aus den der Planfeststellung zugrunde liegenden Umständen hergeleitet werden, sofern diese auf einen bestimmten Willen der Planfeststellungsbehörde schließen lassen[2]. Hierbei ist von dem Rechtsgrundsatz auszugehen, daß jede Vermehrung der Lasten des Wegebaupflichtigen, die infolge des Bahnbaues entstehen, vermieden werden soll. Daraus folgt, daß die Herstellung von Wegeanlagen, die durch den Bahnbau notwendig werden (Kreuzungsbauwerke, Schranken und andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Eisenbahnzeichen), und die durch den Bahnbau gebotenen Verlegungen oder sonstigen Veränderungen öffentlicher Wege nach Maßgabe des festgestellten Planes die Deutsche Reichsbahn auf ihre Kosten auszuführen hat. Andererseits fallen dann, wenn ein neuer öffentlicher Weg mit dem vorhandenen Eisenbahnnetz zusammentrifft, die Kosten für die im Plan festgestellten Veränderungen der Bahnanlage dem Wegebaupflichtigen zur Last. Diese Verpflichtungen sind trotz Fehlens einer gesetzlichen Grundlage bisher noch niemals bezweifelt worden[3]. Ferner ist auch beim Fehlen einer ausdrücklichen Bestimmung in der Planfeststellung als Wille der Planfeststellungsbehörde und damit als stillschweigende Auflage anzunehmen, daß die Deutsche Reichsbahn sich an den Kosten für die Unterhaltung eines durch den Bahnbau verlegten, veränderten oder gekreuzten öffentlichen Weges insoweit zu beteiligen hat, als seine Unterhaltung hierdurch vermehrt worden ist[4]. Dagegen fallen der Reichsbahn die Kosten für eine Vermehrung der Unter-

[1] OVG. Bd. 68 S. 356 (360/361).

[2] OVG. Bd. 32 S. 203 (205), Bd. 88 S. 275 (279).

[3] Gleim, S. 235, Ottmann, ZVDEV. 1925 S. 876 (877 Sp. 2 und S. 880 Sp. 2 Ziff. b).

[4] OVG. Bd. 9 S. 186 (199), Bd. 30 S. 184 (188), Bd. 54 S. 314 (317), Bd. 88 S. 275 (279), Bd. 98 S. 126 (129), Germershausen, Bd. I S. 354 unten.

haltungspflicht dann nicht zur Last, wenn diese Vermehrung nur eine Folge des gesteigerten Verkehrs ist, der durch den Bau der Bahnanlage (z. B. Bahnhof, Güterabfertigung) hervorgerufen ist; denn wenn auch diese Vermehrung der Unterhaltungspflicht in gewissem ursächlichen Zusammenhang mit dem Bau der Bahnanlage steht, so ist sie doch nicht eine Folge der Veränderung oder Verlegung des Weges, sondern der durch den Bahnbetrieb veränderten Verkehrsverhältnisse. Sie ist daher ausschließlich vom Wegebaupflichtigen zu tragen[1].

bb) Die rechtliche Bedeutung der Auflagen.

Wenn der Deutschen Reichsbahn der Bau eines öffentlichen Weges oder Wegestücks oder von Wegeanlagen auferlegt worden ist, so ist die Verpflichtung, den Bau entsprechend der Planfeststellung auszuführen, eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung. Es ist aber keine Wegebauverpflichtung i. S. des Wegerechts; denn diese Verpflichtung ergibt sich nicht aus irgendeinem Wegegesetz, da die Deutsche Reichsbahn nicht kraft Gesetzes in den Kreis der Wegebaupflichtigen gehört. Sie beruht vielmehr auf der Planfeststellung[2]. Wegebaupflichtiger i. S. des Wegerechts ist nicht, wer einen bestimmten Weg oder ein Wegestück zu bauen hat; die Wegebaupflicht umfaßt die Wege ganz allgemein, und der Kreis der Wegebaupflichtigen ist je nach der Art der Wege gesetzlich genau festgelegt.

Ist der Deutschen Reichsbahn in der Planfeststellung die Unterhaltung eines öffentlichen Weges oder Wegestücks in bestimmtem Umfange auferlegt worden, so ist sie insoweit wegeunterhaltungspflichtig. Denn diese ausdrücklichen oder stillschweigenden Auflagen in der Planfeststellung sind ein besonderer öffentlich-rechtlicher Titel des Wegerechts[3]. Die Deutsche Reichsbahn hat daher den Weg grundsätzlich im gleichen Umfang zu unterhalten, wie jeder andere Wegeunterhaltungspflichtige, also unter Berücksichtigung des jeweiligen Verkehrsbedürfnisses[4]. Aus der Unterhaltungspflicht der Deutschen Reichsbahn folgert aber das Pr. Oberverwaltungsgericht, daß diese erforderlichenfalls einen öffentlichen Weg oder ein Kreuzungsbauwerk auf ihre Kosten verbreitern, verstärken oder sonst verbessern müsse; denn hierbei handle es

[1] OVG. Bd. 17 S. 319 (323), Bd. 30 S. 184 (188 und 189), Bd. 32 S. 203 (206), Germershausen, Bd. I S. 351 Ziff. 3 Abs. 3.

[2] OVG. Bd. 30 S. 192 (196), Mayer, Arch. öff. R. Bd. 15 S. 525, Germershausen Bd. I S. 351 Ziff. 3 Abs. 2.

[3] OVG. Bd. 54 S. 314 (316 Abs. 1), Bd. 88 S. 275 (278), Germershausen Bd. I S. 348 Abs. 1, S. 359.

[4] OVG. Bd. 9 S. 238 (241), Bd. 24 S. 222 (223 f.), Bd. 94 S. 148 (153), Germershausen Bd. I S. 355.

sich nicht um eine neue Anlage, sondern um die Unterhaltung einer bestehenden nach Maßgabe des jeweiligen Verkehrsbedürfnisses. Das Oberverwaltungsgericht hat aber nicht scharf genug zwischen Wegebau- und Wegeunterhaltungspflicht unterschieden. Die Wegeunterhaltungspflicht ist nur ein Teil der Wegebaupflicht und umfaßt alle Maßnahmen, die zur Erhaltung des verkehrssicheren Zustandes des Weges erforderlich sind (z. B. die dauernde Instandhaltung und planmäßige Erneuerung der Wegedecke, der Wegebestandteile und des Wegezubehörs, die verkehrsmäßige Reinigung). Nicht aber gehört zur Unterhaltung das Verbreitern oder Pflastern eines bisher ungepflasterten Weges oder das Verstärken eines Kreuzungsbauwerks. Dies kommt in den meisten provinziellen Wegeordnungen klar zum Ausdruck; denn dort ist bei der Begriffsbestimmung der Wegebaupflicht zwischen der Pflicht zur Unterhaltung und der Pflicht zum Verbreitern oder Verbessern öffentlicher Wege geschieden[1]. Die letztere Verpflichtung gehört zu dem umfassenden Begriff der Wegebaupflicht. Da die Deutsche Reichsbahn dadurch, daß sie ein Wegestück zu unterhalten hat, nur wegeunterhaltungspflichtig ist, hat sie mangels einer ausdrücklichen Auflage in der Planfeststellung auch keine Verpflichtung, den Weg zu verbreitern oder zu verstärken. Dies war auch von jeher die Ansicht der Rechtslehre, die zur Lösung der Frage, wer die Kosten späterer Änderungen zu tragen habe, verschiedene Lösungsversuche entwickelt hat, z. B. die Interessen-, Verursachungs- und Prioritätstheorie[2]. Nunmehr ist diese Frage für die Änderung von Kreuzungsanlagen durch § 39 des Reichsbahngesetzes einheitlich geregelt. Der hier maßgebende Grundsatz der Verursachung wird auch in anderen Fällen zu dem gerechtesten Ergebnis führen. Auch hat der Reichsverkehrsminister in seiner Entscheidung vom 31. Mai 1933 zu § 39 des Reichsbahngesetzes in der Streitsache zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Stadt Berlin betont, daß die Unterhaltung eines Weges oder einer Wegeanlage nicht die Verpflichtung zur Ausführung späterer Veränderungen in sich schließe[3].

Die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn auf Grund einer ausdrücklichen oder stillschweigenden Auflage in der Planfeststellung, die Vermehrung der Unterhaltungslast für die durch den Bahnbau veränderten, verlegten oder gekreuzten öffentlichen Wege zu tragen, soll nach Ansicht des Pr. Oberverwaltungsgerichts zur Folge haben, daß die Deutsche Reichsbahn insoweit wegeunterhaltungspflichtig wird; daher stünden der Wegeaufsichtsbehörde für den ganzen Weg, nicht nur

1 § 9 WO. für Posen, § 9 WO. für Ostpreußen, § 4 WO. für Sachsen.
2 Siehe die Übersicht bei Ottmann, ZVDEV, 1925 S. 876 (878 Sp. 2).
3 ZVMEV. 1933 S. 727 (729 Sp. 1 Abs. 1).

für einen unselbständigen Teil, mehrere Wegeunterhaltungspflichtige gegenüber, zwischen denen die Wegeunterhaltungspflicht im Verhältnis der Vermehrung zur ursprünglichen Unterhaltungspflicht geteilt sei[1]. Gleicher Ansicht sind Germershausen[2] und Seydel-Weymann[3]. Gegen diese Auffassung bestehen aber erhebliche Bedenken. Bei der anläßlich eines Eisenbahnbaues eintretenden Veränderung öffentlicher Wege ist an sich der Wegebaupflichtige öffentlich-rechtlich zur Unterhaltung verpflichtet. Denn es gibt keinen Rechtssatz des Inhalts, daß der Eingriff eines Dritten in den Bestand des öffentlichen Weges zur Folge hat, daß der Dritte nunmehr neben dem Wegebaupflichtigen für den veränderten Weg unterhaltungspflichtig wird[4]. Wohl aber muß der Wegebaupflichtige insoweit schadlos gehalten werden, als ihm durch den Eingriff der Bahnanlage in die Wegeverhältnisse höhere Kosten für die Unterhaltung der öffentlichen Wege entstehen. Um dies zu erreichen, bedarf es aber nicht der Folgerung, daß die Deutsche Reichsbahn insoweit neben dem Wegebaupflichtigen unterhaltungspflichtig wird oder gar an seine Stelle tritt, wenn die durch den Bahnbau verursachte Mehrunterhaltung praktisch die gesamte Unterhaltung ausmacht. Diese Auffassung findet auch in § 14 des pr. Enteignungsgesetzes, auf den sich das Oberverwaltungsgericht beruft, keine Stütze. Er gilt nur innerhalb des Enteignungsverfahrens und will m. E. wie die sonstigen Bestimmungen des Enteignungsgesetzes nur die Enteignung und die damit verbundene öffentlich-rechtliche Entschädigung regeln, nicht aber wegebauliche Verpflichtungen begründen[5]. Dem steht auch nicht entgegen, daß § 14 von der dem Eisenbahnunternehmer obliegenden „Unterhaltung" spricht. Denn die Neugestaltung des öffentlichen Wegenetzes erfolgt mit größter Gründlichkeit bereits in der vorläufigen Planfeststellung. Daher hat die vorläufige Planfeststellung insoweit den Charakter einer im wesentlichen endgültigen Entscheidung, die die Bedürfnisse der Deutschen Reichsbahn mit den berührten öffentlichen oder privaten Interessen möglichst in Einklang bringt. Meist wird sich daher eine Enteignung erübrigen, da eine gütliche Einigung zustande kommt. Die etwaigen Abwandlungen der vorläufigen Planfeststellung im Rahmen der Enteignung und die damit verbundenen Auflagen an die Deutsche Reichsbahn werden sich kaum auf die in der vorläufigen Planfeststellung vorgesehene Gestaltung der öffentlichen Wege beziehen. Daher dürfte auch aus diesem Grunde eine

[1] OVG. Bd. 9 S. 186 (199), Bd. 54 S. 314 (317), Bd. 68 S. 356 (361/362)-Bd. 88 S. 275 (278/279), Bd. 98 S. 126 (129/130).

[2] Bd. I S. 354/355.

[3] in Scholz, Handbuch S. 668/669.

[4] OVG. Bd. 88 S. 275 (278), Germershausen Bd. I S. 306/307.

[5] So auch von Kienitz, ZVMEV. 1933 S. 813 (816 Abs. 2).

stillschweigende Auflage gemäß § 14 des Enteignungsgesetzes als Rechtsgrundlage für eine angebliche Wegeunterhaltungspflicht der Deutschen Reichsbahn nicht in Frage kommen. Ferner weist von Kienitz mit Recht darauf hin, daß die Wegeunterhaltungspflicht als öffentliche Last durch Veränderung ihres Gegenstandes nicht berührt wird und rechtlich nicht teilbar ist[1]. Die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn auf Grund einer ausdrücklichen oder stillschweigenden Auflage, die Mehraufwendungen für die Unterhaltung der veränderten oder verlegten öffentlichen Wege zu tragen, ist vielmehr eine öffentlich-rechtliche Entschädigungspflicht[2]. Dies ist für Mecklenburg ausdrücklich in § 6 des Mecklenburgischen Enteignungsgesetzes vom 29. März 1845 hervorgehoben. Er lautet: „Für die Unterhaltungskosten der außerhalb des Grund und Bodens der Eisenbahn und der dazugehörenden Anlagen befindlichen neu angelegten Werke, soweit dieselben die vor Anlegung der neuen Werke bestandene Unterhaltungslast übersteigen, ist den Beteiligten vollständige Entschädigung zu leisten." In Preußen ist die Rechtsgrundlage § 75 der Einleitung zum ALR., der in der erweiterten Auslegung des Art. 153 der Weimarer Verfassung später seine weitere Ausgestaltung gefunden hat. Er enthält den allgemein gültigen und allgemein angewandten[3] Grundsatz, daß Nachteile auszugleichen sind, die ein Hoheitsakt des Staates verursacht, der in fremde Rechte und Rechtsverhältnisse eingreift. Die Planfeststellung ist solch ein Hoheitsakt. Für den Wegebaupflichtigen kann durch den an sich rechtsmäßigen Eingriff der Eisenbahnanlage in den Bestand der öffentlichen Wege eine Vermehrung der Unterhaltungspflicht entstehen. In Höhe der Mehrbelastung muß er entschädigt werden. Dies ist zugleich die Kehrseite der Verpflichtung des Wegebaupflichtigen, die in der Planfeststellung angeordnete Veränderung des öffentlichen Wegenetzes zu dulden[4]. Es ist unbedenklich, daß diese Entschädigung, die an sich der Staat nach § 75 zu tragen hat, die Deutsche Reichsbahn leistet; denn er könnte auf die Deutsche Reichsbahn zurückgreifen, da die Planfeststellung in ihrem eigenen Interesse erfolgt ist (siehe § 20 des Pr. Eisenbahngesetzes). Die Höhe der Entschädigung wird zweckmäßig durch eine Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Wegebaupflichtigen geregelt. Daher soll von jeher bei der Prüfung der Eisenbahnbaupläne genau ermittelt werden, in welchem Umfang die Unterhaltungskosten eines durch den Bahnbau veränderten oder verlegten öffentlichen

[1] ZVMEV. 1933 S. 813 (816 Abs. 1).

[2] von Kienitz, a. a. O. S. 817 und Anmerkung zur Entscheidung des OVG. bei Eger Bd. 54 S. 23 (25).

[3] Koch, Arch. f. Eisenb. 1938 S. 1175/1176.

[4] Mayer, Arch. öff. R. Bd. 15 S. 511 (523—525).

Weges vermehrt worden sind; auf der Grundlage der festgestellten Quote soll dann eine Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Wegebaupflichtigen über die Regelung der künftigen Wegeunterhaltung angestrebt werden, möglichst in der Form, daß die Deutsche Reichsbahn eine einmalige Entschädigung an den Wegebaupflichtigen zahlt[1].

Wenn die Planfeststellung der Deutschen Reichsbahn die Unterhaltung eines öffentlichen Weges auferlegt, ist damit zugleich die Verpflichtung zur verkehrsmäßigen Reinigung als Teil der Unterhaltung verbunden. Jedoch entfällt diese Verpflichtung, soweit die Pflicht zur polizeimäßigen Reinigung besteht[2]. Hat die durch den Bahnbau verursachte Veränderung der öffentlichen Wege zur Folge, daß auch die Kosten für die verkehrsmäßige Reinigung dieser Wege höher werden, so hat die Deutsche Reichsbahn auch insoweit den Wegebaupflichtigen zu entschädigen[3]. Ist diese Vermehrung aber nur die Folge des durch den Bahnbetrieb gesteigerten Verkehrs, so fällt sie ausschließlich dem Wegebaupflichtigen zur Last[4].

Die Auflage in der Planfeststellung, die Deutsche Reichsbahn habe diesen oder jenen öffentlichen Weg zu beleuchten, begründet keine wegerechtliche Verpflichtung, da die Beleuchtung öffentlicher Wege kein Teil der Wegebau- oder Wegeunterhaltungspflicht ist[5]. Daher hat die Wegeaufsichtsbehörde der Reichsbahn gegenüber in dieser Hinsicht auch keine Befugnisse.

3. Die wegerechtlichen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn auf Grund von Verträgen mit dem Wegebaupflichtigen.

Die Deutsche Reichsbahn hat bei Kreuzungen zwischen Schienenwegen und öffentlichen Wegen vielfach mit dem Wegebaupflichtigen Vereinbarungen über die Unterhaltung von Wegestrecken und Kreuzungsanlagen getroffen. Auch bei der Veränderung oder Mitbenutzung öffentlicher Wege in der Längsrichtung bestehen ähnliche Wegeunterhaltungsverträge. Hierbei ist zwischen privatrechtlichen und öffentlich-rechtlich bestätigten Verträgen zu unterscheiden. Da die Wegeunterhaltungspflicht eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung ist, kann sie durch privatrechtliche Vereinbarungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Wege-

[1] Erlaß des Ministers der öff. Arb. vom 5. November 1880 (EVBl. S. 537), vom 20. Juni 1894 (EVBl. S. 317), vom 28. März 1898 (EVBl. S. 91) und 24. Oktober 1900 (EVBl. S. 511).

[2] S. 17 der Arbeit.

[3] Gleim, Eisenbahnbaurecht S. 241, Germershausen Bd. I S. 355 Abs. 2.

[4] S. 28 der Arbeit.

[5] S. 18 der Arbeit.

baupflichtigen nicht beeinflußt werden. Hat also die Deutsche Reichsbahn durch solch eine Vereinbarung dem Wegebaupflichtigen gegenüber die Unterhaltung eines Weges oder Wegestücks übernommen, so wird hierdurch für sie keine Unterhaltungspflicht im Sinne des Wegerechts begründet. Der bisherige Wegeunterhaltungspflichtige bleibt weiterhin unterhaltungspflichtig[1]. Nur an ihn kann sich die Wegeaufsichtsbehörde halten; er kann dann seinerseits wieder von der Deutschen Reichsbahn nach Maßgabe des Vertrages Ersatz seiner Aufwendungen verlangen.

Eine Abänderung der gesetzlich begründeten Wegebaupflicht durch besondere Titel ist nur möglich, wo dies in den provinziellen Wegegesetzen zugelassen ist. Dies ist im allgemeinen da der Fall, wo die Abänderung durch Observanz oder Rezeß für zulässig erklärt ist[2]. Zu diesen besonderen Titeln gehören u. a. auch Vereinbarungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Wegebaupflichtigen, wenn die Wegeaufsichtsbehörde ihnen zugestimmt hat. Diese Vereinbarungen haben dann öffentlich-rechtliche Wirkung. Haben also die Deutsche Reichsbahn oder ihre Rechtsvorgänger wegen der Unterhaltung eines Weges oder Wegestücks mit dem Wegebaupflichtigen einen Vertrag geschlossen, dem die Wegeaufsichtsbehörde zugestimmt hat, so ist dieser Vertrag ein besonderer Titel des Wegerechts[3]. Die Deutsche Reichsbahn ist dadurch an die Stelle des bisherigen Wegeunterhaltungspflichtigen getreten[4]. Die Wegeaufsichtsbehörde kann sie daher zur Erfüllung ihrer Unterhaltungspflicht wie jeden anderen Wegeunterhaltungspflichtigen anhalten[5].

4. Die wegerechtlichen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn auf Grund einer Observanz.

Es ist schließlich noch zu prüfen, ob die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn zur Unterhaltung öffentlicher Wege auch auf einer Observanz beruhen kann. Unter einer Observanz versteht man eine langdauernde, gleichmäßige tatsächliche Übung, die auf der Überzeugung beruht, rechtlich zu der Wegeunterhaltung verpflichtet zu sein[6]. Die Observanz kann sich nicht zwischen einzelnen Personen zur Begründung und Abgrenzung ihrer beiderseitigen Rechte und Pflichten bilden; sie

[1] Germershausen Bd. I S. 307, OVG. Bd. 32 S. 210 (211).

[2] Scholz, Handbuch S. 659/660.

[3] z. B. § 41 WO. für Ostpr., § 42 WO. für Westpr., § 43 WO. für Sachsen, Scholz a. a. O. S. 662 Ziff. e.

[4] OVG. Bd. 32 S. 242 (246), bei EE. Bd. 50 S. 42 (43), Germershausen Bd. I S. 325 Ziff. 6, WO. für Ostpr. § 11.

[5] z. B. § 23 WO. für Ostpr., § 24 WO. für Sachsen.

[6] OVG. Bd. 85 S. 305 (307), Germershausen Bd. I S. 310 Ziff. 3, Scholz a. a. O. S. 653 Ziff. b.

setzt vielmehr die Teilnahme an einer bestimmten objektiven Gemeinschaft voraus, für die sie gilt. Die Gemeinschaft braucht aber nicht auf einer rechtlichen Verbindung zu beruhen; es genügt eine tatsächliche oder örtliche Gemeinschaft, sofern es sich nur um dauernde Verhältnisse handelt, die eine Regelung durch objektive Rechtsnormen zulassen[1]. Wenn die Bildung einer Observanz für die Unterhaltung öffentlicher Wege nach den einzelnen Wegegesetzen zulässig ist, bildet sie einen besonderen Rechtstitel des Wegerechts. Die neueren Wegegesetze haben die Observanz als Rechtsquelle des öffentlichen Wegerechts meist beseitigt[2]. Soweit dies nicht geschehen ist, kann es möglich sein, daß die Deutsche Reichsbahn zur Unterhaltung eines öffentlichen Weges auf Grund einer Observanz verpflichtet ist[3]. Jedoch werden diese Fälle in der Praxis kaum vorkommen. Denn wenn die Deutsche Reichsbahn an einem öffentlichen Weg Unterhaltungsarbeiten vornimmt, ohne daß ihr die Unterhaltung in der Planfeststellung auferlegt ist oder sie diese mit öffentlich-rechtlicher Wirkung vertraglich übernommen hat, wird sie die Unterhaltung in der Regel nicht in Anerkennung einer Rechtspflicht, sondern aus Zweckmäßigkeitsgründen ausführen, insbesondere, weil sie aus betrieblichen Gründen dem Wegebaupflichtigen keine Einwirkungen gestatten will (z. B. bei einer Plankreuzung). Immerhin muß sie ihre Auffassung, zur Unterhaltung rechtlich nicht verpflichtet zu sein, auch zu erkennen gegeben haben. Denn es bedarf keines besonderen Beweises, daß die tatsächliche Übung auf der Überzeugung einer rechtlichen Verpflichtung beruht; diese Überzeugung ist mangels entgegenstehender Umstände (z. B. Vornahme der Unterhaltung nur auf Grund von Anordnungen der Wegeaufsichtsbehörde) ohne weiteres aus der langjährigen Übung zu entnehmen[4]. Wenn die Deutsche Reichsbahn die tatsächliche Übung der Wegeunterhaltung nachgeordneten Dienststellen, denen die Wegeunterhaltung unmittelbar obliegt (z. B. den Bahnmeistereien), ohne Prüfung ihrer Verpflichtungen überläßt, so muß sie deren Rechtsüberzeugung von der Unterhaltungspflicht gegen sich gelten lassen[5]. Die Rechtsüberzeugung kann jedoch auf einem tatsächlichen oder rechtlichen Irrtum beruhen. Da eine Übung, die einer gesetzlichen Vorschrift, einer Verpflichtung auf Grund einer Planfeststellung oder eines Wegeunterhaltungsvertrages entspricht, nicht zugleich die Grundlage für eine in-

[1] OVG. in JW. 1935 S. 3408 Nr. 56 (3409 Sp. 1 Abs. 2), Germershausen Bd. I S. 311 Ziff. a.

[2] § 38 WO. für Ostpr., § 39 WO. für Westpr., § 43 WO. für Sachsen, Germershausen S. 319.

[3] OVG. Bd. 85 S. 305 (307 oben).

[4] OVG. Bd. 85 S. 305 (308), Germershausen Bd. I S. 313 Ziff. b.

[5] OVG. Bd. 85 S. 305 (309), JW. 1935 S. 3408 (3409 Sp. 1 Abs. 3).

haltlich gleiche Observanz bilden kann, steht jede Übung mit dem geltenden Rechtszustand in Widerspruch; die Überzeugung von der rechtlichen Verpflichtung ist also meist durch einen Rechtsirrtum beeinflußt. Der Irrtum über die Sach- oder Rechtslage hindert aber die Bildung einer Observanz, wenn der Irrtum das Bestimmende für die Übung war. Beruhte also die Übung auf der Anwendung eines vermeintlichen, in Wirklichkeit aber nicht bestehenden Rechtssatzes, und wäre sie bei Kenntnis des Irrtums unterblieben, so ist keine Observanz entstanden. Entsprang die Übung aber dem allgemeinen Rechtsgefühl, daß sie nach Lage der Dinge dem Recht und der Billigkeit entspräche, so lagen die Voraussetzungen für die Bildung einer Observanz vor[1].

IV. Der Inhalt der Wegeaufsicht.

1. Verhältnis zum sonst üblichen Begriff der Wegebaupolizei.

Die Träger der Wegebau- und Wegeunterhaltungspflicht müssen bei der Erfüllung der ihnen obliegenden Verpflichtungen überwacht und notfalls zu ihrer Erfüllung angehalten werden. Die Aufgabe, die ordnungsmäßige Herstellung und Unterhaltung der öffentlichen Wege und die Wahrung ihres verkehrssicheren Zustandes zu überwachen, bezeichnete man in Preußen allgemein als Wegebaupolizei. Nach § 55 des Zuständigkeitsgesetzes umfaßt der weitergehende Begriff der Wegepolizei die Aufsicht über die öffentlichen Wege und deren Zubehör und die Sorge dafür, daß den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs in bezug auf das Wegewesen Genüge geschieht; zur Durchführung dieser Aufgaben kann die Wegepolizeibehörde den Pflichtigen mit den gesetzlichen Zwangsmitteln anhalten oder bei Gefahr im Verzuge das Erforderliche auf seine Rechnung ausführen lassen. Aus dieser Begriffsbestimmung ergaben sich zwei Aufgabengebiete der Wegepolizei: Die Aufsicht über den Wegebau, die Wegeunterhaltung und die Wegebeschaffenheit und die Aufsicht über den Verkehr auf den öffentlichen Wegen. Je nachdem, ob sich die polizeiliche Tätigkeit auf den Bau, die Unterhaltung und die Beschaffenheit der öffentlichen Wege oder auf die andern der Wegepolizei übertragenen Aufgaben bezog, unterschied man zwischen „Wegebaupolizei" im besonderen und der Wegepolizei im allgemeinen[2]. Zur allgemeinen Wegepolizei rechnete man alles, was nicht zur Wegebaupolizei gehörte, vor allem die Verkehrspolizei, welche die Aufsicht über den Verkehr auf den öffent-

[1] OVG. Bd. 76 S. 378 (381/382), Bd. 85 S. 305 (309/310), Bd. 91 S. 24 (29), Germershausen Bd. I S. 314/315.

[2] OVG. Bd. 51 S. 246 (247 und 248), Bd. 52 S. 322 (326), Germershausen Bd. I S. 396/397.

lichen Wegen, die Verkehrsregelung und den Verkehrsschutz zum Gegenstand hat und sich gegen die Verkehrsteilnehmer wendet.

Das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung spricht in § 9 unter der Überschrift „Straßenaufsicht" von der „Straßenaufsicht und Wegebaupolizei", die auf den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen übergehe. Worin der Unterschied zwischen der Straßenaufsicht und der Wegebaupolizei bestehen soll, sagt das Gesetz nicht. Der aus dem preußischen Recht stammende Ausdruck „Wegebaupolizei" bedeutet inhaltlich dasselbe wie der Ausdruck „Straßenaufsicht"[1]. Die Straßenaufsicht ist die hoheitliche Befugnis des Reiches, die Träger der Straßenbaulast zur Erfüllung der ihnen obliegenden Verpflichtungen anzuhalten. Da das Gesetz die dort genannten Straßengruppen (Reichsstraßen, Landstraßen I. und II. Ordnung) als „Straßen" bezeichnet, verwendet es folgerichtig auch den Begriff „Straßenaufsicht". Der Oberbegriff ist aber der Ausdruck „Weg". Denn hierzu gehören außer den Straßen von Ort zu Ort nebst den Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen alle sonstigen öffentlichen Wege, auf die sich das genannte Gesetz nicht bezieht, also alle öffentlichen Wege, die nicht dem Verkehr von Ort zu Ort, sondern nur dem innergemeindlichen Verkehr dienen, und alle nicht straßenmäßig ausgebauten Wege[2]. Daher verwende ich auch den Begriff „Wegeaufsicht". Unter der Wegeaufsicht verstehe ich diejenige staatliche Tätigkeit, die dafür zu sorgen hat, daß die Wegebau- und Wegeunterhaltungspflichtigen ihre wegerechtlichen Verpflichtungen ordnungsgemäß erfüllen.

Diese Tätigkeit hat mit „Polizei" nichts zu tun. Daher kann es auch eine Wegebaupolizei nicht geben[3]. Die Polizei im neuen Staat hat die Aufgabe, die nationalsozialistische Ordnung des Gemeinschaftslebens zu schützen; die Grundlage für ihre Tätigkeit ist die Volksgemeinschaft, der jeder Volksgenosse verpflichtet und an die er gebunden ist[4]. Auch das Aufgabengebiet der bisher meist als Verwaltungspolizei bezeichneten Polizei, z. B. der Bau-, Gesundheits- oder Verkehrspolizei, ist eigentümlich polizeilich[5]. Der Bau und die Unterhaltung öffentlicher Wege ist von jeher als Aufgabe des Staates angesehen worden (§§ 1 und 11 II 15 ALR.). Heute hat das Reich die Führung auf dem Gebiete des Straßenbaues und ist selbst Träger der Straßenbaulast für die wichtigsten Durchgangs-

[1] Schifferer, bei EE. Bd. 55 S. 320 (323 Abs. 3), Krumstroh, RVerBl. 1935 S. 46 (51 letzter Abs.).

[2] Krumstroh a.a.O. S. 47 Sp. 2 unten.

[3] Schmidt, RVerBl. 1935 S. 325 (328 Sp. 2 unten), Leitsätze für ein Deutsches Wegegesetz in „Deutsche Verwaltung" 1936 S. 218 (221 zu Ziff. 18 und 19).

[4] Frank, Verwaltungsrecht S. 381 (384/385).

[5] Frank, a.a.O. S. 399.

straßen. Der Bau und die Unterhaltung öffentlicher Wege ist ein Teil der staatlichen und der Selbstverwaltung. Die Aufsicht über die verschiedenen Wegebau- oder Wegeunterhaltungspflichtigen ist somit ein Teil der staatlichen Aufsicht. Die Aufsicht müßte daher der dem Wegebau- oder Wegeunterhaltungspflichtigen übergeordneten Behörde zustehen. Jedoch ist die Wegeaufsicht aus dem regelmäßigen Aufbau der inneren Verwaltung herausgenommen und besonderen Behörden zugewiesen[1].

Die Tätigkeit der Polizei im Wegewesen kann immer nur Verkehrspolizei sein. Der Verkehrspolizei obliegt die Regelung und Überwachung des Verkehrs auf den tatsächlich- und rechtlich-öffentlichen Wegen. Die Rechtsgrundlage für ihre Tätigkeit sind die Straßen-Verkehrsordnung und die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1179 und 1215). Die Verkehrspolizei richtet sich gegen die Verkehrsteilnehmer.

Die Wegeaufsichtsbehörde ist nur auf den rechtlich-öffentlichen Wegen zuständig. Denn nur für diese Wege besteht eine Wegebau- oder Wegeunterhaltungspflicht i. S. des Wegerechts. Jedes Vorgehen der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn setzt daher zunächst voraus, daß es sich um einen rechtlich-öffentlichen Weg handelt. Die Wegeaufsichtsbehörde hat die Erfüllung der wegerechtlichen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn zu überwachen. Sie kann durch eine wegerechtliche Verfügung von der Deutschen Reichsbahn immer nur die im Einzelfall notwendige, genau bestimmte Leistung fordern. Sie kann ihr aber nicht aufgeben, den betreffenden Weg dauernd ordnungsgemäß zu unterhalten; auch kann die Feststellung der Wegeunterhaltungspflicht als solcher nicht Gegenstand einer Verfügung der Wegeaufsichtsbehörde sein[2]. Im übrigen gilt für Form und Inhalt der Verfügungen der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn nichts Besonderes im Verhältnis zu den Verfügungen gegenüber den sonstigen Wegebau- oder Wegeunterhaltungspflichtigen[3]. Die Verfügung richtet sich an die jeweilige Reichsbahndirektion, in deren Bezirk der in Frage kommende Weg liegt. Gegen diese Verfügung kann die Deutsche Reichsbahn binnen zwei Wochen Einspruch bei derselben Wegeaufsichtsbehörde einlegen, die die Verfügung erlassen hat; diese entscheidet dann über den Einspruch gegen ihre eigene Verfügung. Gegen den Einspruchsbeschluß ist die Klage im Verwaltungsstreitverfahren zu-

[1] s. Kapitel V.

[2] OVG. Bd. 40 S. 229 (232), Bd. 46 S. 289 (291), Bd. 74 S. 352 (355), Germershausen S. 438/439.

[3] Wegen der Einzelheiten siehe Germershausen S. 436 f.

zulässig; hält die Deutsche Reichsbahn einen anderen für wegeunterhaltungspflichtig, so ist die Klage zugleich als Abbürdungsklage gegen diesen Dritten zu richten[1] (§ 56 ZustG.).

2. Die Abgrenzung der Wegeaufsicht

a) gegenüber den Befugnissen der Planfeststellungsbehörde und dem durch die Planfeststellung geschaffenen Rechtszustand.

Die Befugnisse des Reichsverkehrsministers oder der Deutschen Reichsbahn, als Planfeststellungsbehörde gemäß § 37 des Reichsbahngesetzes endgültig über alle von der Plangestaltung berührten Interessen zu entscheiden, schließt die Zuständigkeit aller anderen Behörden aus. Soweit also der Neubau, die Veränderung oder Ergänzung von Reichseisenbahnanlagen in den Bestand der öffentlichen Wege eingreift und die Anlage oder Veränderung öffentlicher Wege erforderlich macht, entscheidet hierüber ausschließlich und endgültig die Planfeststellungsbehörde. Die Wegeaufsichtsbehörde hat hierbei keine Entscheidungsbefugnisse; sie tritt im Rahmen der Planfeststellung nicht in Erscheinung. Ihre Belange sind dadurch gewahrt, daß die „Landespolizeibehörde" gutachtlich gehört wird und die Entscheidung des Reichsverkehrsministers herbeiführen kann, falls sie sich mit der Deutschen Reichsbahn nicht einigt.

Der durch die Planfeststellung geschaffene Rechtszustand ist auch für die Wegeaufsichtsbehörde bindend[2]. Sie kann also den festgestellten Plan nicht durch wegerechtliche Verfügungen an die Deutsche Reichsbahn abändern. Ebensowenig ist sie befugt, ewaige Lücken und Unklarheiten durch wegerechtliche Anordnungen an die Deutsche Reichsbahn zu beseitigen[3]. Ist im festgestellten Plan vorgesehen, daß die Deutsche Reichsbahn einen öffentlichen Weg anlegen, verlegen oder sonst verändern soll, so steht die Aufsicht darüber, daß sie dieser Auflage nachkommt, nicht der Wegeaufsichtsbehörde, sondern dem Reichsverkehrsminister zu. Denn diese Verpflichtung ist keine wegebauliche Verpflichtung[4]. Die Wegeaufsichtsbehörde hat jedoch die Erfüllung der Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn, die sich aus ihrer Wegeunterhaltungspflicht ergeben, zu überwachen. Jedoch muß sich die Wegeaufsichtsbehörde stets im Rahmen der Auflagen der Planfeststellung halten. Sie darf also in ihren Anordnungen über diese Auflagen nicht

[1] Siehe Germershausen Bd. I S. 445 f.
[2] OVG. Bd. 88 S. 275 (278).
[3] OVG. Bd. 31 S. 198 (206/207), Germershausen Bd. I S. 351 Ziff. 3.
[4] Siehe S. 28 der Arbeit.

hinausgehen oder neben ihnen oder in Widerspruch zu ihnen der Deutschen Reichsbahn ihrerseits wegerechtliche Auflagen machen[1]. Hält sie eine Abänderung des festgestellten Planes für erforderlich, z. B. die Ersetzung eines schienengleichen Überwegs durch eine Über- oder Unterführung, so kann sie bei der Deutschen Reichsbahn die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zwecks Abänderung des bisherigen Planes anregen. Lehnt die Deutsche Reichsbahn die Einleitung ab, weil sie die Änderung nicht für nötig hält, so kann sich die Wegeaufsichtsbehörde an den Reichsverkehrsminister wenden, damit dieser der Deutschen Reichsbahn die Änderung der Anlage kraft seines Aufsichtsrechts aufgibt. Seine Entscheidung ist dann endgültig[2]. Die Wegeaufsichtsbehörde kann der Deutschen Reichsbahn die Änderung einer Reichseisenbahnanlage (z. B. eines Kreuzungsbauwerks) auch dann nicht aufgeben, wenn die Anlage aus irgendeinem Grunde nicht in einem Plan festgestellt worden ist. Denn auch dies wäre ein Eingriff in das Planfeststellungsrecht gemäß § 37, da über diese Änderung ausschließlich und endgültig der Reichsverkehrsminister oder die Deutsche Reichsbahn entscheidet.

b) gegenüber den Aufsichtsbefugnissen des Reichsverkehrsministers.

Die Deutsche Reichsbahn hat u. a. nach § 9 des Reichsbahngesetzes die Verpflichtung, den Betrieb der Reichseisenbahnen sicher zu führen und die Reichseisenbahnanlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verkehrs und nach dem jeweiligen Stand der Technik gut zu unterhalten, zu erneuern und weiterzuentwickeln. Die Verantwortung für die Erfüllung dieser Verpflichtung obliegt in erster Linie der Deutschen Reichsbahn selbst. Wegen der Gefahren, die die technische Eigenart des Eisenbahnbetriebes mit sich bringt, und wegen der Bedeutung der Eisenbahn für das allgemeine Verkehrs- und Wirtschaftsleben sieht das Reichsbahngesetz ein Aufsichtsrecht der Reichsregierung gegenüber der Deutschen Reichsbahn vor. Dieses Aufsichtsrecht übt namens des Reiches der Reichsverkehrsminister aus. Der Inhalt dieser Aufsichtsrechte ist in §§ 30 bis 35 genau umschrieben. Hierzu gehört u. a. die Aufsicht darüber, daß die Reichseisenbahnen samt allen Anlagen und Betriebsmitteln in betriebssicherem Zustand erhalten werden und daß der Betrieb zufriedenstellend geführt wird (§ 31 Ziff. 2). Diese Aufsicht hat dadurch, daß die Deutsche Reichs-

[1] Bd. 30 S. 192 (196), Bd. 32 S. 219 (226), Bd. 43 S. 227 (229/230), Bd. 88 S. 275 (278), Germershausen S. 359 Ziff. 5.

[2] Ziff. 31 und 32 der Richtlinien zu § 37, Sarter/Kittel, Reichsbahn-Gesellschaft S. 115 Anm. III zu § 39 RbahnG.

bahn auf Grund des Gesetzes vom 10. Februar 1937 Reichsverwaltung geworden ist, einen neuen Sinn bekommen: Aufsicht und Leitung der Deutschen Reichsbahn sind nunmehr verschmolzen. Dem Reichsverkehrsminister, der als solcher zugleich Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn ist, obliegt die Aufsicht über die ihm unterstellte Reichsbahnverwaltung.

Gegenstand der Aufsicht sind die Reichseisenbahnen samt allen Anlagen und Betriebsmitteln. Hierzu gehören u. a. auch alle Wege innerhalb des Bahngebiets, da sie ein Teil der Bahnanlagen sind. Diese Wege sind Privatwege der Deutschen Reichsbahn und unterliegen daher nicht der Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde. Die Aufsicht des Reichsverkehrsministers erstreckt sich auch auf die Kreuzungsfläche bei schienengleichen Wegeübergängen und auf die Wegeunterführungsbauwerke. Denn sie sind ein Bestandteil der Reichsbahnanlage. Daher kann die für den öffentlichen Weg sonst zuständige Wegeaufsichtsbehörde insoweit der Deutschen Reichsbahn gegenüber keine Anordnungen treffen[1].

c) gegenüber der Bahnpolizei.

Die Bahnpolizei hat die Aufgabe, für die Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnbetrieb und -verkehr zu sorgen. Sie richtet sich einmal gegen die Reisenden und die sonstigen Personen, die mit den Bahnanlagen und Betriebsmitteln der Deutschen Reichsbahn in Berührung kommen können. Diese Tätigkeit der Bahnpolizei bedarf im Rahmen dieser Arbeit keiner Erörterung. Soweit die Deutsche Reichsbahn verpflichtet ist, ihre Anlagen und Betriebsmittel in betriebssicherem Zustand zu erhalten, handelt es sich bei den Befugnissen der Bahnpolizei um eine Aufsichtstätigkeit[2]. Die örtliche Zuständigkeit der Bahnpolizei erstreckt sich auf das gesamte Gebiet der Bahnanlagen (§ 75 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928). Hierunter ist nicht der gesamte Grundbesitz der Deutschen Reichsbahn zu verstehen. Was zum Gebiet der Bahnanlagen gehört, beurteilt sich nach den Verhältnissen des Einzelfalles. Es ist das Gebiet, das unmittelbar dem Eisenbahnbetrieb und -verkehr dient und mit den Bahnanlagen i. S. des § 6, den Bahnhöfen und anderen dem Betrieb und Verkehr dienenden Gebäuden einen räumlichen Zusammenhang bildet. Dies kommt meist dadurch zum Ausdruck, daß es innerhalb des eingefriedigten oder sonst nach außen abgegrenzten Bahngeländes liegt[3]. Die Wegeaufsichtsbehörde hat innerhalb des Gebiets der

[1] Wegen der Einzelheiten siehe Abschnitt II des Besonderen Teils.

[2] Golz, Arch. f. Eisenb. 1935 S. 13 (15 oben), Fritsch, ZVMEV. 1932 S. 177, Sp. 2.

[3] OVG. Bd. 32 S. 219 (223 oben), Bd. 56 S. 343 (344 und 345).

Bahnanlagen keinerlei Befugnisse. Denn die Wege innerhalb des Bahngebiets sind Privatwege der Deutschen Reichsbahn[1]. Ebensowenig ist sie für die Privatwege der Deutschen Reichsbahn, die außerhalb der Bahnanlagen liegen, zuständig; denn die Wegeaufsicht bezieht sich nur auf die rechtlich-öffentlichen Wege. Auf den öffentlichen Wegen, die außerhalb des Bahngebietes liegen und die die Deutsche Reichsbahn zu unterhalten hat, ist die Wegeaufsichtsbehörde ausschließlich zuständig, und zwar auch dann, wenn diese Wege Gegenstand einer Planfeststellung gewesen sind. Die Entscheidung darüber, was zur Unterhaltung dieser Wege erforderlich ist, gehört nicht zur Zuständigkeit der Bahnpolizei, sondern der Wegeaufsichtsbehörde[2]. Bei den öffentlichen Wegen, die die Bahnanlagen der Deutschen Reichsbahn kreuzen, steht das Kreuzungsstück bei Planübergängen und das Wegeunterführungsbauwerk unter der Aufsicht der Bahnpolizei[3].

V. Die Wegeaufsichtsbehörden.

Das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung hat die Organisation der Wegeaufsichtsbehörden wesentlich vereinfacht. Für die übrigen öffentlichen Wege, die nicht zu den in diesem Gesetz genannten Straßengruppen gehören, gelten noch die bisherigen landesrechtlichen Bestimmungen über die Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde. Für die Wahrnehmung der Wegeaufsicht sind somit folgende Behörden zuständig:

Straßenaufsichtsbehörde für die Reichsautobahnen ist der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (§ 15 der I. DurchfVO. zum RABG. vom 7. August 1933 [RGBl. II S. 521], Erlaß vom 23. Januar 1935 [RGBl. II S. 37]). Die Straßenaufsicht für die Reichsstraßen und Landstraßen I. und II. Ordnung ist gemäß § 9 des RStrWG. auf den Generalinspektor übergegangen. Er nimmt sie selbst aber nur für die Reichsstraßen wahr[4]. Im übrigen bedient er sich zur Ausübung der Wegeaufsicht der Länderverwaltungen. Diese werden hierbei nicht als Länderbehörden tätig, sondern üben eine Auftragsverwaltung aus[5]. Für die Landstraßen I. und II. Ordnung üben in Preußen die Regierungspräsidenten, in den übrigen Ländern die obersten Landesbehörden die an sich dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen übertragene Wegeaufsicht aus (§ 28 der Durchf.VO. zum RStrWG.).

[1] Germershausen Bd. I, S. 361, Absatz 4.

[2] OVG. Bd. 32, S. 219 (224).

[3] Wegen der Einzelheiten siehe Abschnitt II des Besonderen Teils.

[4] Krumstroh, RVerBl. 1935 S. 46 (51 Sp. 1, Abs. 2).

[5] Schifferer, bei EE., Bd. 55 S. 320 (323 Abs. 3), Krumstroh a. a. O. S. 46 Sp. 2.

Für die übrigen öffentlichen Wege, die nicht unter das Gesetz zur einstweiligen Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung fallen, also für die Stadt- und Dorfstraßen, die nicht Ortsdurchfahrten sind, aber einschließlich der Teile von Ortsdurchfahrten der Reichs- und Landstraßen I. und II. Ordnung in Gemeinden von mehr als 6000 Einwohnern (§ 23 Durchf.VO.), sowie für alle sonstigen öffentlichen Wege ist auf dem Lande der Amtsvorsteher und in Städten der Bürgermeister oder Polizeipräsident als Ortspolizeibehörde auch Wegeaufsichtsbehörde (§ 59 Abs. 1 Ziff. 1 der Kreisordnung für die sieben östlichen Provinzen, § 62 Abs. 1 Ziff. 1 der Städteordnung für die sechs östlichen Provinzen, § 2 der I. Durchf.VO. zur Deutschen Gemeindeordnung vom 22. März 1935 [RGBl. I S. 393])[1]. Die bisherige besondere Zuständigkeit der Regierungspräsidenten als Wegeaufsichtsbehörde für die Chausseen (§ 1 Ziff. f und § 7 der VO. zur Regelung der Zuständigkeit der Landes- und Kreispolizeibehörden vom 1. Oktober 1931 [GS. S. 213], §§ 3 und 4 des Preuß. Polizeiverwaltungsgesetzes vom 1. Juli 1931 [GS. S. 77]) dürfte hinfällig sein, da die Chausseen wegen ihrer über den örtlichen Verkehr hinausgehenden Bedeutung wohl sämtlich unter die Regelung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung fallen.

B. Besonderer Teil.

I. Die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn auf Wegen, die die Bahnanlagen miteinander und mit dem öffentlichen Wegenetz verbinden.

a) Auf Wegen innerhalb des Bahngebiets.

Beim Bau neuer oder bei der Veränderung bestehender Bahnanlagen (z. B. Bahnhofsgebäuden, Güterabfertigungen oder Stellwerken) hat sich meist die Notwendigkeit ergeben, innerhalb des Bahngebiets[2] Wege anzulegen, welche die einzelnen Betriebs- und Verkehrsanlagen miteinander verbinden und den an die Eisenbahn herangebrachten Verkehr in ihre Betriebsmittel überleiten sollen. Solche Wege dienen dem innerdienstlichen Bedarf der Deutschen Reichsbahn oder — wie die Lade- und Verbindungsstraßen innerhalb der Güterbahnhöfe — dem Verkehr der Reichsbahnkunden. Diese Wege sind Teile der Bahnanlage und so wenig wie diese selbst öffentliche Wege i. S. des Wegerechts. Sie sind Privatwege der Deutschen Reichsbahn, und wenn sie vorher öffentliche Wege waren, als solche eingezogen, da sie unter den veränderten Verhältnissen

[1] Für die übrigen Provinzen siehe Germershausen Bd. I S. 398/399.

[2] Zu diesem Begriff siehe Abschnitt IV Ziff. 2 c des Allgemeinen Teils.

für einen öffentlichen Verkehr nicht mehr in Frage kommen[1]. Innerhalb des Bahngebiets kann es keine öffentlichen Wege geben. Auf den Privatwegen ist die Wegeaufsichtsbehörde nicht zuständig. Sie hat daher die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn, diese Wege zu unterhalten, zu reinigen und zu beleuchten, nicht zu überwachen.

Diese Wege sind auch dann Privatwege der Deutschen Reichsbahn und der Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde entzogen, wenn sie zwar außerhalb des Bahngebiets liegen, aber nur als Zugangswege für die Bediensteten der Deutschen Reichsbahn bestimmt sind (z. B. ein besonderer Zugangsweg, der ein außerhalb des Bahngebiets liegendes Ausbesserungswerk mit dem nächsten öffentlichen Weg verbindet und nur von Reichsbahnbediensteten benutzt werden darf).

b) Auf Bahnhofszufuhrwegen und Bahnhofsvorplätzen.

Von Bedeutung für die Abgrenzung der Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn sind aber die außerhalb des Bahngebiets liegenden Wege, welche die der Öffentlichkeit zugänglichen Bahnanlagen mit dem öffentlichen Wegenetz verbinden und dadurch erst die Benutzung der Eisenbahn als öffentliches Verkehrsmittel ermöglichen. Hierzu gehören die Bahnhofszufuhrwege und Bahnhofsvorplätze, die insbesondere zur Anfahrt für den Wagenverkehr vom und zum Bahnhof und als Halteplätze dienen. Sie können öffentliche oder Privatwege sein[2]. Hiervon hängt es ab, ob die Wegeaufsichtsbehörde der Reichsbahn gegenüber auf ihnen irgendwelche Befugnisse hat. Es ist daher in jedem Einzelfall zu untersuchen, ob der Bahnhofszufuhrweg oder -vorplatz ein öffentlicher oder ein Privatweg ist[3]. Diese Prüfung ist dann einfach, wenn bei der Anlage des Bahnhofs das Empfangsgebäude an einem bereits vorhandenen rechtlich-öffentlichen Platz errichtet worden ist, der seinerseits wieder mit dem öffentlichen Wegenetz durch einen öffentlichen Weg verbunden war. In diesem Fall ist der Bahnhofsvorplatz und -zufuhrweg weiterhin ein rechtlich-öffentlicher Weg. Denn die vor der Anlage der Bahn bestehenden öffentlichen Wege, die in ihrem Fortbestand von der Bahnanlage nicht beeinflußt werden, gelten als in der bisherigen Art fortbestehend, sofern nicht ihre Veränderung oder Beseitigung in der Planfeststellung angeordnet ist[4]. Daher wechselt auch der Träger der Wegeunterhaltungspflicht nicht. Die

[1] von Kienitz, ZVMEV. 1933 S. 813 (814), Germershausen Bd. I S. 357 Ziff. 4, S. 361 Abs. 4, OVG. Bd. 10 S. 215 (217), Bd. 31 S. 198 (206), Bd. 44 S. 272 (276).

[2] Öffentliche Plätze stehen wegerechtlich den öffentlichen Wegen gleich.

[3] OVG. Bd. 10 S. 215 (219).

[4] OVG. Bd. 79 S. 127 (130/131).

Wegeaufsichtsbehörde hat hier gegenüber der Deutschen Reichsbahn keine Befugnisse. Insbesondere kann sie von ihr auch keine Beteiligung an den Mehraufwendungen verlangen, wenn der durch die Bahnanlage gesteigerte Verkehr die Unterhaltungslast vermehrt[1].

Zweifel über die Rechtsnatur der Bahnhofsvorplätze und -zufuhrwege entstehen auch dann nicht, wenn die Planfeststellung hierüber eine ausdrückliche Regelung enthält. Sie kann bestimmen, daß die Deutsche Reichsbahn oder ihre Rechtsvorgänger den Bahnhofsvorplatz oder -zufuhrweg als Privatweg anzulegen und zu unterhalten haben. In diesem Falle ist er nicht der Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde unterworfen. Daher kann die Wegeaufsichtsbehörde der Deutschen Reichsbahn gegenüber auch keine Anordnungen treffen, die sich auf die Unterhaltung einer Brücke beziehen, die im Zuge eines solchen Bahnhofszufuhrweges liegt und damit dessen Zubehör ist[2]. Ist in der Planfeststellung angeordnet, daß der Bahnhofszufuhrweg oder -vorplatz als öffentlicher Weg herzustellen ist, so ist zu unterscheiden, wer ihn anlegen und unterhalten muß. Soll ihn der Wegebaupflichtige, also in der Regel die Gemeinde, anlegen und unterhalten, so kann ihm die Verpflichtung hierzu nicht in der Planfeststellung auferlegt werden; denn die Planfeststellung kann nur der Deutschen Reichsbahn Auflagen machen. Er muß vielmehr diese Verpflichtung in öffentlich-rechtlich wirksamer Weise übernommen oder durch die Wegeaufsichtsbehörde auferlegt bekommen haben[3]. Die Wegeaufsichtsbehörde hat dann gegenüber der Deutschen Reichsbahn keine Befugnisse, da diese mit dem Wege nichts zu tun hat. Sofern aber ausnahmsweise die Deutsche Reichsbahn auf Grund des festgestellten Planes einen Bahnhofsvorplatz oder -zufuhrweg als öffentlichen Weg angelegt und zu unterhalten hat, ist sie Trägerin der Wegeunterhaltungspflicht geworden und untersteht der Wegeaufsichtsbehörde wie jeder andere Wegeunterhaltungspflichtige[4]. Sie hat sich aber bei allen Anordnungen gegenüber der Deutschen Reichsbahn im Rahmen des festgestellten Planes zu halten; sie darf also insbesondere nicht über dessen Auflagen hinausgehen oder sie abändern, da dies ein Eingriff in das Planfeststellungsrecht des Reichsverkehrsministers oder der Deutschen Reichsbahn wäre[5].

[1] OVG. Bd. 17 S. 319 (323), Bd. 30 S. 184 (189), Gleim, Eisenbahnbaurecht S. 230 oben, Kratz ZVDEV. 1929 S. 532 (534).

[2] VAE. 1937 S. 96 (97).

[3] OVG. Bd. 32 S. 203 (207), Bd. 38 S. 237 (240).

[4] OVG. Bd. 10 S. 215 (217), Bd. 24 S. 222 (223), Gleim, Eisenbahnbaurecht S. 228 oben, S. 230.

[5] OVG. Bd. 24 S. 222 (224), Bd. 30 S. 192 (196), Ziff. 28 der Richtlinien zu § 37 RbahnG.

Streit über die Rechtsnatur und Unterhaltung der Bahnhofszufuhrwege und Bahnhofsvorplätze entsteht aber meist dann, wenn hierüber nichts aus der Planfeststellung zu entnehmen ist. Auf das Eigentum am Wegegelände kommt es nicht entscheidend an. Das Pr. Oberverwaltungsgericht vertritt seit langem die Auffassung, es sei Sache des Eisenbahnunternehmers, alle Wege anzulegen und zu unterhalten, die für eine Verbindung der Bahnanlagen mit dem öffentlichen Wegenetz unentbehrlich sind; diese Wege, die erst die Benutzung der Eisenbahn ermöglichen, seien Teile der Bahnanlage und somit Privatwege der Deutschen Reichsbahn[1]. Das Pr. Oberverwaltungsgericht begründet seine Ansicht damit, daß der Eisenbahnunternehmer wie ein privater Ansiedler für einen Zugang zum Bahnhof zu sorgen habe; auch habe er nach § 8 Ziff. 5 des Pr. Eisenbahngesetzes zur Herstellung dieser Wege das Enteignungsrecht und dieses begründe die Verpflichtung, sie anzulegen und zu unterhalten. Es geht daher grundsätzlich davon aus, daß beim Fehlen einer Anordnung in der Planfeststellung als Wille der Planfeststellungsbehörde und damit als stillschweigende Auflage anzunehmen sei, daß der Eisenbahnunternehmer die Bahnhofsvorplätze und Bahnhofszufuhrwege als Privatwege anzulegen und zu unterhalten habe. Nur dann hat das Pr. Oberverwaltungsgericht die Bahnhofszufuhrwege und -vorplätze als öffentliche Wege und den Wegebaupflichtigen als wegebau- und unterhaltungspflichtig angesehen, wenn sie zugleich einer durch den Bahnbau veranlaßten Ergänzung oder Verbesserung des öffentlichen Wegenetzes, insbesondere dem Durchgangsverkehr, dienen sollten[2].

Dagegen ist der Bayrische Verwaltungsgerichtshof der Ansicht, daß der Wegebaupflichtige, also in der Regel die Gemeinde, die Bahnhofsvorplätze und Bahnhofszufuhrwege anzulegen und zu unterhalten habe[3]; die Deutsche Reichsbahn habe nur die innerhalb des Bahngebiets liegenden Plätze und Zufuhrwege anzulegen und zu unterhalten; denn die Anlage, Unterhaltung und Benutzung dieser Wege richte sich ausschließlich nach den Belangen des Bahnbetriebs.

Diese Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs wird m. E. am besten der Verkehrsbedeutung der Bahnhofsvorplätze und Bahnhofszufuhrwege gerecht. Man kann die Deutsche Reichsbahn als öffentliche Verkehrsanstalt nicht mit einem privaten Ansiedler vergleichen. Ihre Aufgabe besteht in der Beförderung von Personen und Gütern auf

[1] OVG. Bd. 10 S. 215 (217/218), Bd. 17 S. 312 (315 bis 318), Bd. 32 S. 203 (205), Bd. 69 S. 339 (342), siehe auch Entscheidung in VAE. 1937 S. 96 (97).

[2] OVG. Bd. 10 S. 215 (219), Bd. 17 S. 312 (315 f).

[3] Bayr. VGH. Bd. 48 S. 10 (Plenarentscheidung) unter Hinweis auf Art. 28 der bisherigen Bayr. Gemeindeordnung vom 17. Oktober 1927 (Bayr.GVBl. S. 293).

der Schiene; dies schließt aber nicht die Verpflichtung in sich, auch die Zugangswege zum Bahnhof herzustellen und zu unterhalten, um dadurch die Benutzung der Eisenbahn zu ermöglichen. Vielmehr ist es Sache des Wegebaupflichtigen, sich den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs durch Anlage neuer Wege anzupassen, da sich der Umfang der Wegebaupflicht nach den jeweiligen Verkehrserfordernissen richtet. Bisher ist man — wie von Kienitz mit Recht hervorhebt[1] — auch nie auf den Gedanken gekommen, anderen öffentlichen Anstalten, die einen lebhaften Verkehr mit sich bringen z. B. bei Flugplätzen, Häfen oder Kanälen, den Bau und die Unterhaltung von Zufuhrwegen aufzuerlegen. Ferner ist dem Pr. Oberverwaltungsgericht entgegenzuhalten, daß selbst dann, wenn sich aus § 8 Ziff. 5 des Pr. Eisenbahngesetzes das Recht herleiten ließe, den für Bahnhofszufuhrwege erforderlichen Grundbesitz zu enteignen, hieraus noch nicht die Verpflichtung zum Enteignen und zur Anlage und zur Unterhaltung eines Zufuhrweges folgt[2]. Schließlich führt die Auffassung, die Bahnhofsvorplätze und Bahnhofszufuhrwege seien ein Teil der Bahnanlagen und daher Privatwege der Deutschen Reichsbahn, zu dem unmöglichen Ergebnis, daß sie geschlossen werden könnten, wenn es der Eisenbahnverkehr zuläßt.

Wenn die Bahnhofsvorplätze und Bahnhofszufuhrwege auch beim Bau der Bahn vor vielen Jahrzehnten nur dem Verkehr vom und zum Bahnhof dienten, so hat sich doch mit dem Wachsen des Straßenverkehrs und dem Anbau von Privat- und Geschäftshäusern meist ein allgemeiner Durchgangsverkehr entwickelt, der mit dem Bahnhofsverkehr nichts zu tun hat und sonst die Anlage eines besonderen öffentlichen Weges verlangen würde. Daher hat die Deutsche Reichsbahn in Anbetracht der Rechtsprechung des Pr. Oberverwaltungsgerichts, daß ihr die Unterhaltung obliege, oft angeregt, diese Wege in öffentliche Wege umzuwandeln und die Unterhaltungspflicht dem Wegebaupflichtigen aufzuerlegen. Hiermit hat sie aber kaum Erfolg gehabt. Denn die Zufuhrwege werden nach Ansicht des Pr. Oberverwaltungsgerichts nicht schon dadurch öffentliche Wege, daß sie nunmehr auch als Durchgang zu anderen Straßen oder als Zugang zu den an ihnen errichteten Häusern benutzt werden; die Eigenschaft öffentlicher Wege könnten sie u. a. nur durch eine Widmung, also unter Mitwirkung der Deutschen Reichsbahn, des Wegeunterhaltungspflichtigen und der Wegeaufsichtsbehörde, erlangen[3]. Hierbei wäre vor allem Voraussetzung, daß die Unterhaltungspflicht in öffentlich-rechtlich wirksamer Weise geregelt ist, da sonst kein öffentlicher Weg entstehen kann.

---

[1] ZVMEV. 1933 S. 813 (814 Sp. 2).

[2] Gleim, Eisenbahnbaurecht S. 222.

[3] OVG. Bd. 17 S. 319 (321), Bd. 38 S. 237 (241), bei EE. Bd. 55 S. 128.

Die Rechtsprechung des Pr. Oberverwaltungsgerichts führte somit zu einer erheblichen Belastung der Deutschen Reichsbahn. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, der sich die Auffassung des Pr. Oberverwaltungsgerichts nicht zu eigen gemacht hat, bestimmte daher im Erlaß vom 7. Dezember 1887, daß der Eisenbahnunternehmer die Bahnhofszufuhrwege nur insoweit anzulegen habe, wie sie in das eingefriedigte Bahngebiet fallen oder vom Bahngebiet umschlossen werden oder an dessen Grenze entlang führen. Er ordnete ferner an, daß kein Bahnhof gebaut werden solle, bevor nicht geklärt sei, ob die neuanzulegenden Plätze und Wege öffentliche oder private Wege seien, und bevor sich nicht der Wegebaupflichtige zur Herstellung der Wege, die den Bahnhof mit dem öffentlichen Wegenetz verbinden, insoweit verpflichtet habe, wie die Anlage und Unterhaltung nicht Sache des Eisenbahnunternehmers sei[1]. Seit diesen Erlassen sind auch in Preußen die Bahnhofsvorplätze und Bahnhofszufuhrwege meist nicht mehr von der Deutschen Reichsbahn, sondern vom Wegebaupflichtigen angelegt worden. Ihm obliegt auch die Unterhaltung dieser öffentlichen Wege. Auf ihnen hat die Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn keine Befugnisse. Dasselbe gilt entgegen der Auffassung des Pr. Oberverwaltungsgerichts auch bei den schon vor diesen Erlassen hergestellten Bahnhofsvorplätzen und Bahnhofszufuhrwegen, da ihre Anlage und Unterhaltung zur Wegebaupflicht gehört und daher dem Wegebaupflichtigen obliegt.

Somit ist beim Fehlen einer ausdrücklichen Regelung in der Planfeststellung davon auszugehen, daß mit Ausnahme der innerhalb des Bahngebiets liegenden und einen Teil der Bahnanlage bildenden Plätze und Wege die Bahnhofsvorplätze und Bahnhofszufuhrwege öffentliche Wege und vom Wegebaupflichtigen zu unterhalten sind. Die Wegeaufsichtsbehörde hat daher nur ihm gegenüber, nicht aber gegenüber der Deutschen Reichsbahn irgendwelche Befugnisse. Der Wegebaupflichtige kann sich auch nicht darauf berufen, daß die Deutsche Reichsbahn besonders die Bahnhofsvorplätze häufig selbst unterhält. Denn sie tut dies im allgemeinen nicht in Anerkennung einer Unterhaltungspflicht, sondern nur aus Zweckmäßigkeitsgründen[2].

Das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung hat an dieser Rechtslage nichts geändert. Denn die Bahnhofsvorplätze und Bahnhofszufuhrwege sind in der Regel Gemeindestraßen. Auch eine Mitwirkung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen kommt bei ihrer Unterhaltung nicht in Betracht,

[1] Erlaß vom 5. November 1880 (EVBl. S. 537), 28. März und 14. Dezember 1898 (EVBl. S. 91 und S. 328).

[2] Gleim, Eisenbahnbaurecht S. 219 unten.

da sich der § 17 der 1. Durchf.VO. zum Reichsautobahn-Gesetz nur auf den Ausbau einer Straße, nicht aber auf deren Unterhaltung bezieht.

In Zukunft werden beim Neubau oder Umbau eines Bahnhofs keine Streitigkeiten mehr über die Rechtsnatur und Unterhaltung der Bahnhofsvorplätze und Bahnhofszufuhrwege und damit über die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde auf ihnen entstehen. Denn die Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, nach § 37 des Reichsbahngesetzes ausschließlich und endgültig hierüber zu bestimmen, gewährleistet eine eindeutige und einheitliche Entscheidung.

II. Die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn bei der Kreuzung zwischen öffentlichen Wegen und Schienenwegen.

1. Bei schienengleichen Übergängen.

Die gewaltige räumliche Ausdehnung des Wege- und Schienennetzes bringt zahlreiche gegenseitige Berührungen mit sich; die wichtigste ist die Kreuzung zwischen Eisenbahnen und öffentlichen Wegen. Noch heute gibt es etwa 75 000 Plankreuzungen zwischen Strecken der Deutschen Reichsbahn und öffentlichen Wegen[1]. Hierdurch entstehen neben wichtigen verkehrspolizeilichen Fragen auch mancherlei wegerechtliche Probleme, insbesondere soweit es sich um die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörden gegenüber der Deutschen Reichsbahn handelt.

a) Auf der Kreuzungsfläche.

Bei schienengleichen Übergängen ist zu unterscheiden zwischen der Kreuzungsfläche, d. h. dem Wegestück, das durch die sog. engeren Bahngrenzen und durch die Breite des Weges begrenzt wird, und den dazugehörigen außerhalb des Bahngebietes liegenden Wegestrecken. Das Gebiet der engeren Bahngrenzen wird bei beschrankten Überwegen in der Regel durch die Schranken abgegrenzt[2]; bei unbeschrankten Überwegen rechnet man als Kreuzungsfläche das Gebiet bis zu 2,50 m von der Gleismitte ab. Die Kreuzungsfläche im Zuge eines öffentlichen Weges bleibt weiterhin ein Bestandteil dieses Weges. Hieran ändert auch die Tatsache nichts, daß die Deutsche Reichsbahn meist Eigentümerin dieses Kreuzungsstücks ist; denn das Eigentum ist für die Frage nach der Öffentlichkeit eines Weges ohne entscheidende Bedeutung[3].

[1] Krumstroh, Arch. f. Eisenb. 1938 S. 641.

[2] OVG. Bd. 32 S. 219 (223), Germershausen S. 353.

[3] OLG. Rostock in JW. 1929 S. 794 Nr. 8, Mayer, Arch. öff. R. Bd. 16 S. 219, Gleim S. 246.

Bei der Entscheidung der Frage, welche Befugnisse die Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn hat, ist wieder von der Planfeststellung auszugehen. Diese kann die Verpflichtung des Wegebaupflichtigen, das Kreuzungsstück zu unterhalten, unberührt lassen und der Deutschen Reichsbahn nur die Zahlung einer einmaligen Abfindungssumme oder von bestimmten Geldzuschüssen zur künftigen Unterhaltung auferlegen. Die Deutsche Reichsbahn wird dadurch nicht wegeunterhaltungspflichtig; sie hat nur eine Entschädigungspflicht, die zwar eine öffentlich-rechtliche, aber keine wegerechtliche Verpflichtung ist. Daher hat die Wegeaufsichtsbehörde in diesem Falle der Deutschen Reichsbahn gegenüber keine Befugnisse. Wenn die Planfeststellung der Deutschen Reichsbahn die Unterhaltung der Kreuzungsfläche auferlegt hat, so ist diese damit wegeunterhaltungspflichtig geworden. Jedoch gilt der Grundsatz, daß die Deutsche Reichsbahn dann wie jeder andere Wegeunterhaltungspflichtige der Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde unterworfen ist, hier nicht. Denn das Gebiet innerhalb der engeren Bahngrenzen ist seiner betrieblichen und verkehrlichen Bedeutung nach in erster Linie Schienenweg, also Bahnanlage, und erst in zweiter Linie für den Wegeverkehr bestimmt; der Schienenweg ist der wichtigere Verkehrsweg. Daher muß hier die Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde den Befugnissen weichen, welche die Aufsichtsbehörde über die Deutsche Reichsbahn hat. Dies führt praktisch dazu, daß die Wegeaufsichtsbehörde der Deutschen Reichsbahn gegenüber auf der Kreuzungsfläche keine Befugnisse hat[1]. Die Deutsche Reichsbahn hat bei der Unterhaltung der Kreuzungsfläche zugleich die Bedürfnisse des Wegeverkehrs und damit die Belange der Wegeaufsichtsbehörde zu berücksichtigen. Die Wegeaufsichtsbehörde kann ihr keine Anweisungen für die Unterhaltung des Kreuzungsstücks oder für die Einrichtung und Bedienung der Schranken geben[2]. Ebensowenig ist sie befugt, den festgestellten Plan abzuändern; sie kann deshalb der Deutschen Reichsbahn z. B. nicht aufgeben, eine schienengleiche Kreuzung durch eine Über- oder Unterführung zu ersetzen oder einen unbeschrankten Überweg mit Schranken zu versehen[3].

Enthält die Planfeststellung keine ausdrückliche Bestimmung darüber, wer die Kreuzungsfläche zu unterhalten hat, so kann es streitig sein, wem die Unterhaltungspflicht obliegt. Das Pr. Oberverwaltungsgericht hält die Deutsche Reichsbahn für unterhaltungspflichtig. Es ver-

[1] Sächs. OVG. bei EE. Bd. 53 S. 132, Mayer, Arch. öff. R. Bd. 16 S. 219 Mayer, Polizeiarchiv 1934 S. 323 Sp. 1.

[2] Germershausen, Bd. I S. 360.

[3] Wegen der Einzelheiten siehe Ziff. 4 dieses Kapitels.

tritt zwar den Grundsatz, daß die Vermehrung der Unterhaltungspflicht eines durch die Bahnanlage veränderten oder verlegten öffentlichen Weges der Deutschen Reichsbahn zur Last falle und daß diese sich an der Unterhaltung des in Betracht kommenden Weges neben dem Wegebaupflichtigen in dem Verhältnis zu beteiligen habe, in dem die Unterhaltung des Weges durch die Veränderung oder Verlegung vermehrt worden sei[1]. Jedoch soll nach Ansicht des Pr. Oberverwaltungsgerichts bei der Berechnung der Mehrunterhaltungslast die Wegestrecke außer Betracht bleiben, die über den Bahnkörper hinwegführt, da diese die Deutsche Reichsbahn zu unterhalten habe[2]; denn die Anforderungen des Bahnbetriebs an den Ausbau und die Unterhaltung dieses Wegestücks gingen weit über die Bedürfnisse hinaus, die bei einem Weg bestehen, der nicht zugleich dem Bahnbetrieb dient; die Befriedigung dieser Anforderungen „absorbiere daher die Erfüllung der Wegebaulast"; außerdem könne dem Wegeunterhaltungspflichtigen aus Gründen der Betriebssicherheit über den Bahnkörper niemals die gleiche Einwirkungsmöglichkeit zugestanden werden, wie für die sonstigen Teile öffentlicher Wege zum Zwecke ihrer Unterhaltung.

Ich halte die Auffassung, daß beim Fehlen einer ausdrücklichen Regelung in der Planfeststellung der Deutschen Reichsbahn die Unterhaltung des Kreuzungsstücks obliege, aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen für unrichtig. Der vom Pr. Oberverwaltungsgericht vor mehr als 50 Jahren auf Grund der damaligen besonderen Verhältnisse entwickelte Satz, auf der Kreuzungsfläche absorbiere die Befriedigung der Anforderungen des Bahnbetriebs die Erfüllung der Wegebaupflicht, ist durch die Verkehrsentwicklung längst hinfällig geworden. Infolge der starken Zunahme des Autoverkehrs mußte unser Wegenetz erheblich ausgebaut werden. Der Straßenverkehr verlangt seit langem breite und fest ausgebaute Straßen, die allen Anforderungen, insbesondere denen des Lastkraftwagenverkehrs, gerecht werden. Daher muß auch die Kreuzungsfläche bei einem schienengleichen Überweg nicht nur den Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebs, sondern auch den Ansprüchen des Straßenverkehrs genügen; dies erfordert zugleich erhöhte Unterhaltungskosten, da die Wege durch den starken Verkehr erheblich abgenutzt werden. Gewiß mag je nach der Art des gekreuzten Weges die Unterhaltung des Wegeteils auf der Kreuzungsfläche teurer sein als die der anschließenden Wegestrecken, über die keine Bahn führt; denn das innerhalb des Bahnkörpers liegende Wegestück muß wegen der planmäßigen

[1] Seite 29 der Arbeit.

[2] OVG. Bd. 9 S. 187 (201), Bd. 54 S. 314 (320), Gleim, Eisenbahnbaurecht S. 236 unten, Germershausen Bd. I S. 353 oben.

Gleisausbesserung und Gleiserneuerung häufiger gepflastert werden[1]. Aber dies kann nicht zur Folge haben, daß der Deutschen Reichsbahn über die Mehraufwendungen hinaus die gesamten Unterhaltungskosten für das Kreuzungsstück zur Last fallen. Denn gerade bei öffentlichen Wegen mit starkem Fuhrwerks- und Autoverkehr werden die Kosten für die Mehrunterhaltung nicht mit den Kosten für die gesamte Wegeunterhaltung zusammenfallen. Für die Unterhaltungspflicht der Deutschen Reichsbahn fehlt es aber auch an einer rechtlichen Grundlage. Die Wegestrecke auf der Kreuzungsfläche bleibt ein Teil des Wegezuges, in dem sie liegt; sie nimmt nur als Durchgangsstück den Verkehr auf, der auf der anderen Seite weitergeht. Die Unterhaltungspflicht am gesamten Wegezuge erstreckt sich auch auf das innerhalb der engeren Bahngrenzen liegende Wegestück, das nur ein Teil dieses Weges ist. Die Deutsche Reichsbahn muß jedoch den Wegebaupflichtigen entschädigen, sofern durch die Kreuzung die bisherige Wegeunterhaltungspflicht vermehrt worden ist. Daher muß der Grundsatz, daß die Deutsche Reichsbahn die Vermehrung der Unterhaltungslast eines durch den Bahnbau veränderten oder verlegten öffentlichen Weges zu tragen habe, auch für die Unterhaltung der Kreuzungsfläche bei schienengleichen Überwegen gelten. Die Deutsche Reichsbahn hat also das Kreuzungsstück nicht zu unterhalten, sondern zu den Kosten der Unterhaltung nur in dem Verhältnis beizutragen, in dem die Wegeunterhaltung durch die Kreuzung mit dem Schienenweg vermehrt worden ist (z. B. durch Verbreiterung, Anrampung oder häufigeres Pflastern des Weges).

Daher ist beim Fehlen einer ausdrücklichen Regelung in der Planfeststellung als Wille der Planfeststellungsbehörde und damit als stillschweigende Auflage anzunehmen, daß die Deutsche Reichsbahn den Wegebaupflichtigen insoweit zu entschädigen hat, wie die Unterhaltung der Kreuzungsfläche durch die Kreuzung mit dem Schienenweg vermehrt worden ist. Aus Gründen der Betriebssicherheit ist es jedoch zweckmäßig, daß der Wegebaupflichtige seine Unterhaltungspflicht dadurch erfüllt, daß er die auf ihn entfallenden Kosten für die Unterhaltung der Kreuzungsfläche an die Deutsche Reichsbahn zahlt und dieser die Ausführung der Unterhaltungsarbeiten überläßt.

Bei der Prüfung der Frage, ob der Eingriff des Schienenweges in den gekreuzten Weg Mehraufwendungen für den Wegeunterhaltungspflichtigen zur Folge hat, und bei dem Ausgleich dieser Mehraufwendungen ist eine Mitwirkung der Wegeaufsichtsbehörde ausgeschlossen. Da jedoch das Pr. Oberverwaltungsgericht die Ansicht vertritt, daß die Deutsche Reichsbahn insoweit wegeunterhaltungspflichtig wird, wie sie

[1] Charitius, ZVDEV. 1929 S. 905 (906 Sp. 2).

die Vermehrung der Unterhaltungslast für die durch den Bahnbau veränderten oder verlegten öffentlichen Wege zu tragen hat, hält es die Wegeaufsichtsbehörde für befugt, beim Fehlen einer besonderen Regelung in der Planfeststellung das Maß der Beteiligung der Deutschen Reichsbahn an der vermehrten Unterhaltungspflicht für den einzelnen Fall festzusetzen und danach die Anordnung gemeinschaftlich an die Deutsche Reichsbahn und den Wegebaupflichtigen zu richten[1]. Ich habe bereits ausgeführt[2], daß die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn, die Kosten der Mehraufwendungen für die Unterhaltung der veränderten, verlegten oder gekreuzten öffentlichen Wege zu tragen, nicht zur Folge hat, daß die Deutsche Reichsbahn insoweit neben dem oder an Stelle des Wegebaupflichtigen wegeunterhaltungspflichtig wird. Es handelt sich bei dieser Verpflichtung vielmehr um eine öffentlich-rechtliche Entschädigungspflicht. Die Wegeaufsichtsbehörde ist nicht befugt, der Deutschen Reichsbahn gegenüber diese öffentlich-rechtliche Entschädigung dem Grunde oder der Höhe nach festzusetzen, da es sich hierbei nicht um eine wegerechtliche Verpflichtung handelt.

b) Auf dem anschließenden Wegezug.

Wenn die Planfeststellung der Deutschen Reichsbahn oder ihren Rechtsvorgängern die Auflage gemacht hat, bei schienengleichen Übergängen außerhalb der engeren Bahngrenzen ein bestimmtes Stück des an die Kreuzungsfläche anschließenden Wegezuges zu unterhalten, so ist die Deutsche Reichsbahn dadurch wegeunterhaltungspflichtig geworden. Sie ist im Rahmen der Planfeststellung wie jeder andere Wegeunterhaltungspflichtige der Anordnung der Wegeaufsichtsbehörde unterworfen. Denn dieses Gebiet liegt außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Reichsverkehrsministers und der Bahnpolizeibehörde.

Ist in der Planfeststellung nichts über die Unterhaltung des Wegezuges außerhalb der Kreuzungsfläche gesagt, so liegt die Unterhaltung wie bisher dem Wegebaupflichtigen ob. Das gilt auch dann, wenn der Schienenweg bereits vorhanden war, und erst nachträglich ein öffentlicher Weg über ihn geführt worden ist. Die Wegeaufsichtsbehörde hat daher der Deutschen Reichsbahn gegenüber keine Befugnisse. Allerdings hat die Deutsche Reichsbahn zu den Unterhaltungskosten der anschließenden Wegestrecken in dem Maße beizutragen, in dem deren Unterhaltung durch die Verlegung oder Verlängerung infolge des Bahnbaues vermehrt worden ist. Da die Deutsche Reichsbahn dadurch aber nicht wegeunter-

[1] OVG. Bd. 40 S. 229 (232), Bd. 46 S. 289 (291), Germershausen Bd. I S. 360 oben.

[2] Seite 29 bis 31 der Arbeit.

haltungspflichtig geworden ist, sondern nur eine öffentlich-rechtliche Entschädigung leisten muß[1], hat die Wegeaufsichtsbehörde ihr gegenüber bei der Ermittlung und dem Ausgleich der Mehraufwendungen keine Befugnisse.

Haben die Deutsche Reichsbahn oder ihre Rechtsvorgänger durch Vertrag mit dem Wegebaupflichtigen die Unterhaltung von Kreuzungsflächen oder anschließenden Wegestrecken übernommen, und hat die Wegeaufsichtsbehörde diesen Vereinbarungen zugestimmt, so ist die Deutsche Reichsbahn auf Grund dieser Wegeunterhaltungsverträge, die einen besonderen öffentlich-rechtlichen Titel für die Wegeunterhaltungspflicht bilden können[2], wegeunterhaltungspflichtig geworden. Jedoch hat die Wegeaufsichtsbehörde wegen der Zuständigkeit des Reichsverkehrsministers und der Bahnpolizei auf der Kreuzungsfläche nur außerhalb der engeren Bahngrenzen wegerechtliche Befugnisse gegenüber der Deutschen Reichsbahn.

Es bleibt schließlich noch zu prüfen, welche Befugnisse die Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn bei der Sicherung und Sichtverbesserung an schienengleichen Überwegen hat.

Das wirksamste Mittel zur Bekämpfung von Unfällen an solchen Überwegen wäre die Beseitigung aller Plankreuzungen durch Über- und Unterführungen. Hierzu sind aber bei der großen Zahl der Plankreuzungen Milliardenbeträge erforderlich. In Zukunft sollen aber neue Kreuzungen schienenfrei ausgeführt werden[3]. Die technischen Vorrichtungen an schienengleichen Übergängen sollen erkennbar machen, daß man sich einer Kreuzung nähert und ob ein Zug zu erwarten ist. Diese Vorrichtungen sind entweder Anlagen der Deutschen Reichsbahn oder Anlagen der Straße. Die wichtigste Sicherung ist die Schranke (§ 18, Ziff. 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung[4]). Ihre Anlage wird in der Planfeststellung geregelt[5]. Hält es die Deutsche Reichsbahn für erforderlich, eine Schranke ganz oder zu gewissen Tageszeiten geschlossen zu halten, so muß sie das Planänderungsverfahren einleiten. Denn das Schließen der Schranke ist gleichbedeutend mit einer Beseitigung des Wegeüberganges und damit einer Änderung der Planfeststellung. Die Landespolizeibehörde ist also gutachtlich zu hören; ihre Zustimmung ist nicht erforderlich[6]. Wird für eine Schranke Fernbedienung

[1] Siehe S. 29 bis 31 der Arbeit.

[2] Siehe S. 32 u. 33 der Arbeit.

[3] So sieht es der Entwurf eines Kreuzungsgesetzes vor.

[4] Abgekürzt: BO.

[5] Siehe hierzu Wachtel, VAE. 1937 S. 213 (214/216, 219 IV).

[6] Ziff. 21, Abs. 2 der Richtlinien zu § 37, Sarter-Kittel a.a.O. S. 108, Anm. III b zu § 37.

eingerichtet, so bleibt der Überweg bestehen; es handelt sich also nicht um eine Änderung der Plananlage, daher kommt auch eine Mitwirkung der Landespolizeibehörde nicht in Frage. Damit die geschlossene Schranke bei verkehrsreichen Überwegen auch in der Dunkelheit gut zu erkennen ist, muß sie während dieser Zeit beleuchtet werden (§ 49, Ziff. 2, BO.). Um weder die Straßenbenutzer noch die Lokomotivführer zu blenden, verwendet die Deutsche Reichsbahn Tiefstrahler, die das Licht vorwiegend nach unten werfen und dadurch die Schranke und die Kreuzungsfläche beleuchten. Diese Beleuchtung ist ausschließlich Sache der Deutschen Reichsbahn, wenn sie auch vor allem im Interesse des Wegeverkehrs liegt. Die Beleuchtung haben die Aufsichtsbehörden, nicht aber die Wegeaufsichtsbehörde, zu überwachen. Wenn in der Planfeststellung bei schienengleichen Überwegen keine Schranke vorgesehen ist, so ist die Wegeaufsichtsbehörde nicht befugt, der Deutschen Reichsbahn die Anlage von Schranken aufzugeben. Denn dies hätte eine Änderung des festgestellten Planes zur Folge; diese darf nur durch die Planfeststellungsbehörden erfolgen. Daher kann die Wegeaufsichtsbehörde nur die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens anregen.

Der Reichsverkehrsminister hat zur Sicherung schienengleicher Überwege als Ersatz für Schranken andere Sicherungsvorrichtungen genehmigt (§ 18, Ziff. 3, Abs. 2 BO.), z. B. vom Zug selbsttätig geregelte Warnlichter[1]. Diese Vorrichtungen hat die Deutsche Reichsbahn anzubringen und zu unterhalten. Wegerechtlicher Natur ist diese Verpflichtung aber nicht; daher ist ihre Erfüllung auch nicht von der Wegeaufsichtsbehörde zu überwachen. Das Gleiche gilt von der Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn gemäß § 46, Ziff. 5 BO., Wegeübergänge grundsätzlich zu bewachen, und gemäß § 18, Ziff. 9 BO., an allen beschrankten und unbeschrankten schienengleichen Überwegen Warnkreuze aufzustellen und zu unterhalten. Die Art der Warnkreuze richtet sich nach Anlage A zur BO. In der Regel werden die erwähnten Warnlichter an den Warnkreuzen angebracht. Schließlich sieht auch die Eisenbahn-Signalordnung noch besondere Kennzeichen vor, die sich an die Betriebsbeamten wenden und ihnen zur Sicherung der Wegeübergänge Geschwindigkeitsbeschränkungen oder die Abgabe von hörbaren Warnzeichen vorschreiben.

Die Kreuzungen zwischen Strecken der Deutschen Reichsbahn und öffentlichen Wegen sind meist gefährliche Stellen i. S. des § 5 a des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. I,

[1] Siehe die Allgemeinen Bestimmungen des Reichsverkehrsministers vom 30. Juli 1935, in VAE. 1936, S. 157, und wegen der Einzelheiten Lamp, Arch. f. Eisenb. 1937, S. 571, Sperber VAE. 1936, S. 89 (90).

S. 437) in der Fassung vom 21. Juli 1923 (RGBl. I, S. 743). Daher sind diese Stellen an Wegestrecken, die dem Durchgangsverkehr dienen, durch Warnungstafeln zu kennzeichnen. Hierfür dienen zunächst an Reichsstraßen international vereinbarte Warnzeichen, weiß gestrichene Dreieckstafeln mit rotem Rand, die zu beiden Seiten der Straßen angebracht und noch durch rechteckige Wegebaken auf beiden Seiten in bestimmter Entfernung vom Wegeübergang ergänzt werden[1]. Die Aufstellung und Unterhaltung obliegt dem Wegebaupflichtigen, da zur Wegebaupflicht, die ein Bestandteil der Verkehrssicherungspflicht ist, die Verpflichtung gehört, an gefährlichen Stellen zur Gewährleistung einer gefahrlosen Straßenbenutzung die erforderlichen Sicherheitsmaßregeln zu treffen[2]. Wegen der Kosten für die Anschaffung, Aufstellung und Unterhaltung dieser Baken einschließlich der Pfosten bei Übergängen an Reichsstraßen haben der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und die Deutsche Reichsbahn eine besondere Vereinbarung getroffen: Danach übernimmt die Deutsche Reichsbahn zum Teil die Bestellung und Anlieferung und der Generalinspektor die Aufstellung und Unterhaltung[3]. Vor der Aufstellung der Warnungstafeln ist die Deutsche Reichsbahn zu hören[4]. Auch dann, wenn die Deutsche Reichsbahn eine Kreuzungsfläche zu unterhalten hat, ist nicht sie, sondern der Wegebaupflichtige zur Anbringung und Unterhaltung der Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr verpflichtet. Denn diese müssen in solcher Entfernung von der Kreuzungsfläche angebracht werden (etwa 80 m vom Übergang), daß sie wohl stets außerhalb des von der Deutschen Reichsbahn unterhaltenen Wegestücks liegen.

Soweit zur Kennzeichnung schienengleicher Übergänge nicht Baken verwendet werden, sind die sonstigen in der Anlage 1 zur Straßenverkehrsordnung aufgeführten Warnzeichen (z. B. beschrankter oder unbeschrankter Eisenbahnübergang) anzubringen. Wo und welche Verkehrszeichen die Wegebaupflichtigen im Einzelfall aufzustellen haben, bestimmen die Verkehrspolizeibehörden (§ 3, Abs. 3 u. 4 der Straßenverkehrsordnung).

Um eine möglichst gefahrlose Wegebenutzung bei schienengleichen Übergängen zu gewährleisten, reichen die Sicherungen, die der Deutschen Reichsbahn nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung oder

[1] VO. des Reichsverkehrsministers über die Kennzeichnung von Eisenbahnübergängen vom 24. September 1935 (RGBl. I, S. 1181).

[2] OVG. Bd. 82, S. 291 (294—296), RG. in JW. 1937, S. 1314 (1316, Spalte 2).

[3] Erlaß des Generalinspektors vom 15. Oktober 1935 (MBliV. S. 1395).

[4] § 2, Satz 2 der VO. über Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr vom 8. Juli 1927 (RGBl. I, S. 177).

Eisenbahn-Signalordnung oder dem Wegebaupflichtigen auf Grund seiner Verkehrssicherungspflicht obliegen, allein oft nicht aus. Darüber hinaus sind zur Beseitigung der Unübersichtlichkeit eines Wegeübergangs in Schienenhöhe oft noch Sichtverbesserungen erforderlich. Als Maßnahmen hierfür kommen z. B. das Abtragen von Böschungen, Beseitigen von Gebäuden, Zäunen oder Bäumen in Frage. Bereits in der Planfeststellung kann das Grundstück eines Dritten, das in das Sichtdreieck fällt, mit einer Baubeschränkung, die die Übersicht sichern soll, belastet werden; denn da dieses Grundstück unmittelbar der Sicherung des Verkehrs und Betriebs auf der Eisenbahn dient, kann es auch Gegenstand der Planfeststellung sein[1]. Ist zum Zwecke der Sichtverbesserung die Änderung einer Reichsbahnanlage erforderlich, so entscheidet nicht die Wegeaufsichtsbehörde, sondern die Planfeststellungsbehörde; die Planfeststellung kann u. a. auch Beschränkungen gegenüber den Nachbargrundstücken (z. B. Beseitigung von Gebäudeteilen oder Zäunen) anordnen. Kommt ein Planänderungverfahren nicht in Betracht, so bedarf es eines verständnisvollen Zusammenarbeitens zwischen der Deutschen Reichsbahn, der Wegeaufsichtsbehörde und der Verkehrspolizei, um die Sichtverhältnisse so zu verbessern, daß wenigstens das Mindest-Sichtdreieck im Kreuzungswinkel von Weg und Bahn vorhanden ist[2]. Ist keine gütliche Einigung mit dem Eigentümer der benachbarten Grundstücke möglich, und führt auch eine Enteignung nicht zum Ziel, so kann sich die Deutsche Reichsbahn an die Wegeaufsichtsbehörde wenden, daß diese gegen den Eigentümer des sichthindernden Grundstücks vorgehen soll, wenn die Sichtverbesserung im Interesse des Wegeverkehrs notwendig geworden ist. Notfalls hat auch die allgemeine Polizei einzugreifen und den betr. Grundstückseigentümer durch polizeiliche Verfügung anzuhalten, z. B. den Zaun an der Kreuzung zu beseitigen oder eine Hecke auszulichten; denn sie kann zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs und Wegeverkehrs an einem Bahnübergang das Eigentum im Interesse der Allgemeinheit beschränken, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob dieser Zweck etwa auch auf andere Weise zu erreichen ist[3].

Wegen des engen nachbarlichen Verhältnisses zwischen dem Schienenweg und dem öffentlichen Weg sind hier die gegenseitigen Berührungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Wegeaufsichtsbehörde

---

[1] Ziff. 4 der Richtlinien zu § 37.

[2] Siehe die Richtlinien zur Nachprüfung der Sichtverhältnisse an unbeschrankten Wegeübergängen in Schienenhöhe, Reichsbahn 1930, S. 1253—1256, und 1933, S. 914.

[3] OVG. Bd. 41, S. 428 (430/431), RVerBl. Bd. 51, S. 343, Nr. 9, Bd. 56, S. 343, Nr. 2.

besonders vielseitig. Ein fruchtbringendes Zusammenarbeiten ist im Interesse beider von großer Bedeutung. Auch dann, wenn rechtlich keine Verpflichtung besteht, wird sich die Wegeaufsichtsbehörde zweckmäßig vorher mit der Deutschen Reichsbahn in Verbindung setzen, wenn Verfügungen an den Wegebaupflichtigen in ihrer praktischen Auswirkung zugleich die Abwicklung und Sicherung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs beeinflussen können. Dieses ist um so mehr notwendig, als die Beschränkung der Befugnisse der Aufsichtsbehörden auf die eigentliche Kreuzungsfläche nicht zugleich die Grenze bildet für die Interessen der Deutschen Reichsbahn, die an schienengleichen Überwegen mit den Interessen der Wegeaufsichtsbehörde in Berührung kommen.

2. Die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn bei der Überführung des Schienenweges über einen öffentlichen Weg.

Die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn lassen sich leicht abgrenzen, wenn in der Planfeststellung über die Unterhaltung der Kreuzungsanlagen besondere Bestimmungen enthalten sind. Beim Fehlen einer ausdrücklichen Regelung ist davon auszugehen, daß die Unterhaltung der Anlagen an der Kreuzung der Deutschen Reichsbahn insoweit obliegt, wie es sich um Bahnanlagen handelt. So sieht es auch die Vereinbarung zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vom Juli 1938 über die Anwendung des Entwurfs eines Kreuzungsgesetzes für Kreuzungen zwischen Reichsbahnstrecken und Reichsstraßen vor. Die Deutsche Reichsbahn hat daher das Überführungsbauwerk mit seinen Stützmauern, Rampen und Tragpfeilern zu unterhalten. Dieses Überführungsbauwerk ist ein Bestandteil des Schienenweges und damit der Bahnanlage[1]. Die Wegeaufsichtsbehörde hat daher insoweit der Deutschen Reichsbahn gegenüber keine Befugnisse. Sie kann ihr z. B. hinsichtlich des Umfangs und der Art der Unterhaltung, der Entwässerung oder der Abdichtung des Kreuzungsbauwerks keine Auflagen machen. War die Eisenbahn schon da, ehe der öffentliche Weg hinzu kam, so fallen nicht nur die Kosten der Anlage, sondern auch die Kosten für die Unterhaltung der Kreuzungsanlage dem Wegebaupflichtigen zur Last. Denn dieser hat die Kosten der Kreuzungsanlage veranlaßt, und diese Anlage kann nur als dauernde Anlage ihren Zweck erfüllen, dem sich kreuzenden Verkehr zu dienen. Da die Deutsche Reichsbahn dem Wege-

[1] OVG. Bd. 42, S. 215 (217 Mitte), Sächs. OVG. bei EE., Bd. 53, S. 132 und 133, Germershausen, Bd. I, S. 353, Abs. 2.

baupflichtigen im Interesse der Betriebssicherheit keine Einwirkungsmöglichkeiten auf das Kreuzungsbauwerk gestatten will, hat sie meist die Ausführung der Unterhaltungsarbeiten übernommen, so daß diese Kreuzungsbauwerke wohl ausnahmslos von der Deutschen Reichsbahn unterhalten werden. Stets ist aber jede Anordnung der Wegeaufsichtsbehörde bezüglich der Unterhaltung des Kreuzungsbauwerks unzulässig; denn das Überführungsbauwerk ist immer eine Bahnanlage, und die Unterhaltung der Bahnanlagen hat die Wegeaufsichtsbehörde nicht zu überwachen.

Der Wegebaupflichtige hat den überführten Weg und die Anlagen an der Kreuzung, die Wegeanlagen sind, zu unterhalten, und zwar ausschließlich, wenn durch die Unterführung des Weges die bisherigen Unterhaltungskosten für den gekreuzten Weg nicht vermehrt worden sind. Andernfalls hat die Deutsche Reichsbahn den Wegebaupflichtigen insoweit zu entschädigen, als die Unterhaltung durch die Unterführung des Weges vermehrt worden ist (z. B. durch eine seitliche Verlegung und Verlängerung des Weges)[1].

Die Wegeaufsichtsbehörde darf der Deutschen Reichsbahn keine Auflagen machen, die einen Eingriff in die Planfeststellung bedeuten. Sie kann ihr z. B. nicht aufgeben, das Überführungsbauwerk zu verstärken, zu erweitern oder seine lichte Höhe zu ändern. Denn es ist eine Reichseisenbahnanlage im Sinne des § 37 des Reichsbahngesetzes, da es konstruktiver Bestandteil der Bahnanlage ist und nicht ohne wesentliche Beeinträchtigung des Eisenbahnbetriebs geändert werden kann[2].

3. Die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn bei der Unterführung des Schienenweges unter einen öffentlichen Weg.

Auch hier hat nicht die Wegeaufsichtsbehörde, sondern der Reichsverkehrsminister darüber zu wachen, daß die Deutsche Reichsbahn die Anlagen entsprechend der Planfeststellung herstellt. Enthält die Planfeststellung nichts über die Unterhaltung der Kreuzungsanlagen und des überführten Wegestücks, so hat der Wegebaupflichtige das Kreuzungsbauwerk einschließlich des überführten Weges zu unterhalten[3].

[1] So auch die erwähnte Vereinbarung zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen unter Hinweis auf § 8 Ziff. 2 des Entwurfs eines Kreuzungsgesetzes.

[2] OVG. Bd. 42, S. 215 (217 u. 218), Bd. 43, S. 227 (229 u. 230), EE. Bd. 53, S. 132 u. 133.

[3] Germershausen Bd. I, S. 353, Abs. 2, Mayer, Pol. Arch. 1934, S. 323 (324, Spalte 2).

Denn das Überführungsbauwerk ist ein Bestandteil des überführten öffentlichen Weges, mögen seine Pfeiler auf dem Bahnkörper oder außerhalb stehen[1]. Sofern durch die Überführung des Weges die Wegeunterhaltungslast an dem überführten Weg vermehrt worden ist (z. B. durch das Kreuzungsbauwerk, durch Anrampungen), hat die Deutsche Reichsbahn insoweit den Wegebaupflichtigen auch beim Fehlen einer besonderen Bestimmung in der Planfeststellung zu entschädigen. Eine Mitwirkung der Wegeaufsichtsbehörde bei dem Ausgleich der Mehrunterhaltungskosten ist ausgeschlossen[2]. Wenn auch die Deutsche Reichsbahn wegen der unmittelbaren Einwirkung des Überführungsbauwerks auf den Eisenbahnbetrieb die Unterhaltungsarbeiten häufig selbst ausführt, so ändert dies an der rechtlichen Verpflichtung des Wegebaupflichtigen zur Unterhaltung und an den Befugnissen der Wegeaufsichtsbehörde nichts.

Die Wegeaufsichtsbehörde ist nicht befugt, der Deutschen Reichsbahn eine Änderung des Kreuzungsbauwerks aufzugeben, z. B. den Kreuzungswinkel zu ändern. Diese Kreuzungsbauwerke sind Anlagen, die nicht nur dem Wegeverkehr, sondern zugleich unmittelbar der Sicherung und Abwicklung des Eisenbahnbetriebs dienen. Über ihre Änderung entscheidet daher die Planfeststellungsbehörde[3].

4. Die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn bei der Änderung von Kreuzungsanlagen.

Ich habe bereits hervorgehoben[4], daß das Preuß. Oberverwaltungsgericht den Umfang der Unterhaltungspflicht der Deutschen Reichsbahn von jeher äußerst weit ausgedehnt hat; hierunter sollten u. a. die Verbreiterung oder Verstärkung von Kreuzungsbauwerken fallen. Die Wegeaufsichtbehörde leitete hieraus die Befugnis her, der Deutschen Reichsbahn, die ein Kreuzungsbauwerk unterhielt, die Verstärkung oder sonstige Veränderung aufzugeben, wenn dies durch die Entwicklung des Wegeverkehrs notwendig geworden war. Das Preuß. Oberverwaltungsgericht, das über derartige Verfügungen der Wegeaufsichtsbehörde nach Einspruch zu entscheiden hatte, wies aber sehr bald darauf hin, daß es solche Verfügungen aufheben müsse, wenn sie einen Eingriff in die Planfeststellung zur Folge hätten. Denn eine solche Veränderung von

[1] So auch der Entwurf des Kreuzungsgesetzes in § 8 und in Artikel 5 der Durchf.VO.

[2] Siehe S. 51 der Arbeit.

[3] Wegen der Einzelheiten siehe Ziff. 4 dieses Kapitels.

[4] Seite 28 der Arbeit.

Bahnanlagen könne nicht ohne Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgen[1]. Diese Rechtsprechung veranlaßte den Minister, die Wegeaufsichtsbehörden durch Erlaß vom 20. April 1903[2] anzuweisen, dem Eisenbahnunternehmer gegenüber keine Anordnungen zu treffen, die sich auf die Umgestaltung einer Eisenbahn oder ihrer Bestandteile erstrecken, wie dies bei der Änderung von Bahnübergängen in Schienenhöhe und bei Wegeüber- und -unterführungen der Fall sei. An diesen Grundsätzen hat sich auch unter dem geltenden Rechtszustand (§ 37 RbahnG.) nichts geändert. Ebenso wie die Anordnung einer Kreuzung zwischen einem Schienenweg und einem öffentlichen Weg erfolgt auch die Änderung einer Kreuzungsanlage durch die Planfeststellung. Denn „die Kreuzungsanlagen der Reichsbahn mit öffentlichen Wegen sind konstruktive Bestandteile der nach einem festgestellten Plan hergestellten Reichseisenbahnanlagen; entweder dient ein Stück der Gleisanlagen in besonders hergerichteter Form zugleich dem Wegeverkehr oder die Kreuzung ist eine Anlage, die beide Verkehrswege schienenfrei übereinander hinwegführt; in beiden Fällen ist sie ein Bestandteil des eigentlichen Eisenbahnbauprojekts“[3]. Die Entscheidung über die Notwendigkeit solcher Änderungen obliegt daher nicht der für den gekreuzten Weg zuständigen Wegeaufsichtsbehörde, sondern der Deutschen Reichsbahn oder dem Reichsverkehrsminister gemäß § 37 des Reichsbahngesetzes. Dies gilt auch dann, wenn die Bahnanlage, die geändert werden soll, nicht in einem Plan festgestellt ist; denn auch hier entscheidet ausschließlich die Planfeststellungsbehörde über die Änderung der Reichseisenbahnanlage[4]. Hält die Wegeaufsichtsbehörde eine Änderung (z. B. eine Verstärkung des Kreuzungsbauwerks) für erforderlich, so kann sie der Deutschen Reichsbahn die Änderung nicht etwa im Wege einer Verfügung aufgeben; ihr bleibt bei einem Widerstand der Deutschen Reichsbahn nur übrig, sich mit dem Reichsverkehrsminister in Verbindung zu setzen, damit dieser die Änderung kraft seines Aufsichtsrechts anordnet[5] und auf diese Weise das Planänderungsverfahren durchgeführt wird. Hält jedoch auch der Reichsverkehrsminister die Änderung nicht für notwendig, so muß sich die Wegeaufsichtsbehörde damit abfinden; denn seine Entscheidung ist endgültig.

---

[1] OVG. Bd. 42, S. 215 (218), Bd. 43, S. 227 (229 und 230).

[2] EVBl. 1903, S. 117.

[3] Entscheidung des Reichsverkehrsministers vom 31. Mai 1933 in ZVMEV. 1933, S. 727 (729, Spalte 1 unten).

[4] Germershausen Bd. I, S. 354, Abs. 2; Ziff. 28 d. Richtl. zu § 37.

[5] Sarter-Kittel, a. a. O. S. 115, Anm. III zu § 39 RbahnG.

Bei der Herstellung von Kreuzungsanlagen ist nur selten etwas darüber bestimmt, wer die Kosten späterer Änderungen tragen soll; denn beim Bahnbau war die Entwicklung des Eisenbahn- und Wegeverkehrs meist nicht vorauszusehen. Es entstand daher häufig Streit über die Kostenverteilung zwischen dem Wegebaupflichtigen und der Deutschen Reichsbahn. Insbesondere war zweifelhaft, ob sich aus der Verpflichtung, ein Kreuzungsbauwerk zu unterhalten, auch die Verpflichtung zu späteren Veränderungen ergab. Jetzt regelt § 39 des Reichsbahngesetzes die Kostenverteilung, wenn an einer Kreuzung der Reichsbahn mit einem öffentlichen Weg infolge der Vermehrung des Verkehrs oder sonstiger Veränderung der Verhältnisse die Anlagen an der Kreuzung geändert werden müssen. Entscheidend für die Kostenverteilung zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Wegebaupflichtigen ist danach, ob die Notwendigkeit der Änderung der Kreuzungsanlage durch den Reichsbahn- oder durch den Wegeverkehr oder durch beide veranlaßt worden ist. Für Kreuzungen zwischen Reichsbahnstrecken und Reichsstraßen hat die erwähnte Vereinbarung zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem Generalinspektor eine besondere Regelung getroffen; ihr liegt der Entwurf eines Kreuzungsgesetzes zugrunde. Auf die Einzelheiten der Regelung brauche ich im Rahmen dieser Arbeit nicht einzugehen[1]. Denn wenn sich die Deutsche Reichsbahn und der Wegebaupflichtige über die Verteilung der Kosten nicht einigen können, so bestimmt nicht etwa die Wegeaufsichtsbehörde die Quoten, sondern endgültig der Reichsverkehrsminister, unter Umständen im Einvernehmen mit dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.

Der Vollständigkeit halber sei hervorgehoben, daß die Deutsche Reichsbahn nicht wegebaupflichtig im Sinne des § 39 des Reichsbahngesetzes ist, wenn sie eine Kreuzungsfläche oder ein Kreuzungsbauwerk unterhält. Mit dem Wegebaupflichtigen im Sinne des § 39 ist der Wegebaupflichtige für den sich beiderseits an die Kreuzungsfläche oder an das Kreuzungsbauwerk anschließenden Wegezug gemeint[2]. Denn andernfalls würde die Deutsche Reichsbahn, die meist die Kreuzungsfläche oder das Kreuzungsbauwerk unterhält, praktisch stets die gesamten Kosten der Veränderung zu tragen haben. Dies würde aber den Zweck der Regelung nach § 39 in sein Gegenteil verkehren. Diese Auffassung hat auch

---

[1] Siehe hierzu die Richtlinien der Deutschen Reichsbahn zu § 39, ferner Felsch, RVerBl. 1936, S. 157.

[2] Entscheidung des Reichsverkehrsministers vom 30. Mai 1933 in ZVMEV. 1933, S. 729 Spalte 2; ebenso Felsch RVBl. 1936, S. 157 (162), Fritsch, ZVMEV. 1933, S. 733 (735 zu C), RVerBl. 1933, S. 484 (485, Ziff. 4). Anderer Ansicht: von der Lühe, RVerBl. 1933, S. 65 und OVG. Bd. 94, S. 148 (154/155).

in dem erwähnten Entwurf des Kreuzungsgesetzes eine ausdrückliche Hervorhebung gefunden.

§ 39 des Reichsbahngesetzes besagt nichts darüber, inwieweit die vor seinem Inkrafttreten abgeschlossenen Verträge oder Auflagen in früheren Planfeststellungen durch die Regelung des § 39 beeinträchtigt werden. Kann die Deutsche Reichsbahn oder der Wegebaupflichtige eine Kostenverteilung nach § 39 verlangen, obwohl einer der Beteiligten auf Grund eines Vertrages oder einer Auflage die Kosten späterer Änderungen allein zu tragen hat, oder ist der Reichsverkehrsminister bei seiner Entscheidung an diese Verträge und Auflagen gebunden? Diese Frage ist sehr umstritten[1] und auch durch die mehrfach erwähnte Entscheidung des Reichsverkehrsministers vom 30. Mai 1933 nicht geklärt. Aber im Rahmen dieser Arbeit braucht auf die Streitfrage nicht eingegangen zu werden. Denn sie ist bei einem Streit zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Wegebaupflichtigen nur für die Entscheidung des Reichsverkehrsministers über die Verteilung der Kosten, nicht aber für die Entscheidung der Frage, welche Befugnisse die Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn bei der Änderung von Kreuzungsanlagen hat, von Bedeutung. Denn selbst wenn man davon ausgeht, daß die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn, z. B. auf Grund einer früheren Planfeststellungsauflage die Kosten für die Veränderung eines Kreuzungsbauwerks zu tragen, trotz der Regelung des § 39 weiterhin wirksam ist, so kann auch in diesem Fall die Wegeaufsichtsbehörde nicht über die Notwendigkeit der Änderung entscheiden und der Deutschen Reichsbahn die Änderung unter Übergehung eines Planänderungsverfahrens aufgeben.

III. Die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn bei der Mitbenutzung öffentlicher Wege in der Längsrichtung.

Es kommt bei Bahnen von untergeordneter Bedeutung vor, daß die Eisenbahn einen öffentlichen Weg in seiner Längsrichtung derart benutzt, daß der Weg die Stelle des Bahnkörpers vertritt. Hier nimmt also der öffentliche Weg den Schienenweg so in sich auf, daß sich ein besonderer Bahnkörper erübrigt.

Soweit die Deutsche Reichsbahn öffentliche Wege in der Längsrichtung mitbenutzt, hat sie mangels einer besonderen Regelung in der Planfeststellung gemäß dem Verursachungsgrundsatz die Kosten der Anlagen und die Kosten der Unterhaltung des für die Bahnanlage be-

[1] Siehe die Übersicht bei Wachtel, Reichsbahn 1934, S. 218 f., und bei Felsch, Reichsverwaltungs-Bl. 1936, S. 157 (158—160).

nutzten Wegeteils sowie die durch die Mitbenutzung des Weges veranlaßten Mehrkosten der Wegeunterhaltung zu tragen. Das gleiche gilt für die Anlage und Unterhaltung der Sicherungsanlagen und sonstigen Vorkehrungen wie Einfriedigungen, Baumreihen oder Gräben zur Verhütung von Gefährdungen des Wegeverkehrs und zur Absperrung des öffentlichen Weges vom Schienenweg[1]. Bei diesen von der Deutschen Reichsbahn in der Längsrichtung mitbenutzten öffentlichen Wegen besteht eine doppelte Aufsicht: Einmal die Aufsicht der Aufsichtsbehörden über die ordnungsgemäße Anlage und Unterhaltung der Gleise und des als Bahnanlage benutzten Wegestücks; insoweit hat die Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn keine Befugnisse. Sodann besteht für den von der Deutschen Reichsbahn nicht benutzten Wegeteil die Aufsicht der Wegeaufsichtsbehörde. Beide Aufsichtsbehörden müssen bei der Wahrnehmung ihrer Belange zusammenarbeiten und sich gegenseitig unterstützen.

In den meisten Fällen haben die Deutsche Reichsbahn und der Wegebaupflichtige die verschiedenen Fragen, die sich aus dieser Mitbenutzung ergeben, vertraglich geregelt. So hat die Deutsche Reichsbahn sich z. B. oft verpflichtet, nicht nur das Wegestück innerhalb der Gleise, sondern auch außerhalb in einer bestimmten Entfernung von der äußeren Schienenkante so zu unterhalten wie das angrenzende Wegestück. Hierdurch wird an der Zuständigkeit der Wegeaufsichtsbehörde nichts geändert; denn auch das Wegestück, das in einer bestimmten Entfernung (z. B. ½ m) rechts und links von der Schienenkante liegt, gehört noch zur Bahnanlage, da es von den Fahrzeugen bestrichen wird. Ferner hat sich die Deutsche Reichsbahn zum Teil verpflichtet, Anlagen, die zur Sicherung des Straßenverkehrs infolge der Mitbenutzung in der Längsrichtung notwendig werden, auf ihre Kosten herzustellen und zu unterhalten. Hier ist die Wegeaufsichtsbehörde nicht befugt, der Deutschen Reichsbahn die Erfüllung dieser Verpflichtung aufzugeben, z. B. die Straße durch Einfriedigungen von der Gleisanlage abzusperren, wenn dies zur Sicherheit des Wegeverkehrs notwendig geworden sein sollte. Denn hierbei handelt es sich entweder unmittelbar um eine Veränderung der Bahnanlage, oder die Anordnung zur Herstellung von Schutzanlagen auf dem öffentlichen Weg bedingt einen Eingriff in die Bahnanlage. Dann ist aber lediglich eine Anregung der Wegeaufsichtsbehörde an die Deutsche Reichsbahn möglich, das Planänderungsverfahren einzuleiten. Meist wird es sich bei diesen Verträgen auch nur um privatrechtliche

[1] Siehe Art. 11, Abs. 6 des Hess. Nebenbahngesetzes und § 13 der Ausf.VO. Soweit insbesondere Art. 10 dieses Gesetzes mit dem Reichsbahngesetz unvereinbar ist, ist er außer Kraft gesetzt.

Vereinbarungen handeln, die von der Wegeaufsichtsbehörde nicht bestätigt worden sind. Dann lassen sie die Verpflichtungen des Wegebaupflichtigen der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber unberührt. Er ist aber auf Grund der Wegebaupflicht verpflichtet, alle Vorkehrungen zu treffen, die zum Schutz und zur Sicherheit der Wegeanlage und ihrer Benutzung erforderlich sind. Diese Verpflichtung besteht auch dann, wenn Störungen oder Gefährdungen des Wegeverkehrs durch die benachbarte Eisenbahn drohen[1]. Ob sich der Wegebaupflichtige wegen Ersatzes seiner Aufwendungen an die Deutsche Reichsbahn halten kann, hängt vom Inhalt der Verträge ab[2]. Die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn, Einfriedigungen zwischen der Bahnanlage und ihrer Umgebung anzulegen, kann auf § 18 Ziff. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung beruhen. Über diese Anlage entscheidet dann die Aufsichtsbehörde.

Die Wegeaufsichtsbehörde kann der Deutschen Reichsbahn nicht aufgeben, die Gleise zu verlegen oder zu entfernen. Denn diese Anordnung wäre ein Eingriff in das Planfeststellungsrecht nach § 37 des Reichsbahngesetzes. Wenn die Mitbenutzung durch ein Genehmigungsverfahren oder eine Planfeststellung angeordnet ist, so ist hierdurch ein öffentlich-rechtlicher Zustand geschaffen, den allein die Planfeststellungsbehörde, nicht aber die Wegeaufsichtsbehörde ändern kann[3]. Dies gilt auch dann, wenn die Mitbenutzung nicht in einem Plan festgestellt worden sein sollte. Denn auch dann entscheidet gemäß § 37 über die bauliche Gestaltung einer Reichsbahnanlage ausschließlich die Planfeststellungsbehörde[4].

IV. Die Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn beim Nebeneinanderlaufen des Schienenweges und des öffentlichen Weges.

Als letzte Möglichkeit eines räumlichen Zusammentreffens einer Reichsbahnstrecke und eines öffentlichen Weges und damit eines Einschreitens der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn bleibt noch das Nebeneinanderlaufen des Schienenweges und des öffentlichen Weges zu prüfen. In diesem Fall hat der Schienenweg seinen besonderen Bahnkörper und ebenso der öffentliche Weg seinen besonderen Wegekörper. Um überhaupt die Möglichkeit eines Vorgehens der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber der Deutschen Reichsbahn zu erwägen, muß sich das Nebeneinanderlaufen so nahe abspielen, daß gegenseitige Einwirkungen denkbar sind.

[1] OVG. Bd. 30, S. 213 (217), auch VAE. 1937, S. 40, Ziff. 30.
[2] RG. bei EE. Bd. 54, S. 26.
[3] von Kienitz, Anm. zur Entscheidung des RG. bei EE. Bd. 54, S. 26 u. 27.
[4] Ziff. 28 der Richtlinien zu § 37.

Aus den Rechtswirkungen der Planfeststellung, die einen für jedermann verbindlichen Rechtszustand schafft, ergibt sich, daß die Wegeaufsichtsbehörde in den durch die Planfeststellung geschaffenen Bestand der Bahnanlage nicht eingreifen darf. Sie kann also der Deutschen Reichsbahn weder die Fortführung des Betriebs untersagen, noch die Verlegung des Schienenweges aufgeben. Jedoch erhebt sich die Frage, ob die Wegeaufsichtsbehörde von der Deutschen Reichsbahn die Herstellung von Anlagen verlangen kann, die einen verkehrshindernden Eingriff der Eisenbahn in den öffentlichen Weg vermeiden sollen. Sind diese Anlagen schon beim ersten Zusammentreffen zwischen Schienenweg und öffentlichem Weg notwendig geworden, so wird über ihre Anlage und Unterhaltung in der Planfeststellung mitentschieden, da die Planfeststellung alle Fragen, die sich aus der Nachbarschaft zwischen Eisenbahn und Weg ergeben, regeln soll. Zur Vermeidung von Gefährdungen des Wege- oder Eisenbahnverkehrs können solche Anlagen (z. B. Schutzzäune oder Schutzmauern) erst später notwendig werden. Soll die neue Anlage innerhalb der Bahnanlagen errichtet werden, so ist die Wegeaufsichtsbehörde für eine Anordnung nicht zuständig; denn ihre Zuständigkeit erstreckt sich nicht auf das Bahngebiet. Veränderungen der Bahnanlagen, die zugleich die Nachbarschaft zwischen Eisenbahn und Weg berühren, sind nur auf Grund einer Planfeststellung möglich. Die Wegeaufsichtsbehörde kann nur dem Wegebaupflichtigen aufgeben, außerhalb des Bahngebiets solche Schutzanlagen zu errichten[1]. Dies setzt aber voraus, daß sie keinen Eingriff in den Bestand der Bahnanlage zur Folge haben. Die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn, solche Einfriedigungen oder Schutzwehre anzulegen, kann sich aus § 18 Ziff. 1 und 2 BO. ergeben. Die Wegeaufsichtsbehörde hat der Deutschen Reichsbahn gegenüber auch hier keine Befugnisse.

Die Kosten für die Errichtung der Schutzanlagen werden mangels einer gesetzlichen Regelung zweckmäßig nach dem Grundsatz der Verursachung verteilt, da er zu dem gerechtesten Ergebnis führt. Ausgangspunkt für die Beurteilung sind die Verhältnisse seit der Planfeststellung. Soweit die Deutsche Reihsbahn zur Anlage von Einfriedigungen nach § 18, Ziff. 1 u. 2 BO. verpflichtet ist, hat sie wohl auch die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung zu tragen, wenn auch § 18 hierüber nichts ausdrücklich sagt[2]. Werden jedoch diese Anlagen erst später, d. h. nach der Planfeststellung im Interesse des Wegeverkehrs notwendig, so sind m. E. die Kosten auch insoweit nach dem Grundsatz der Verursachung zu verteilen.

[1] Siehe S. 64 (oben) der Arbeit.

[2] Fritsch, RVerBl. 1933, S. 484, Spalte 2, Ziff. 2, Schilken a.a.O., S. 53.

Lebenslauf

Ich bin am 6. September 1909 in Reichardtswerben, Kreis Weißenfels, als Sohn des Pfarrers Martin Preiß und seiner Ehefrau Margarete geb. Kühne geboren. Von Ostern 1916 bis 1919 besuchte ich die Grundschule und anschließend das Gymnasium in Kottbus, wo ich Ostern 1928 die Reifeprüfung bestand. Vom Sommersemester 1928 ab studierte ich in München und Breslau Rechtswissenschaft. Am 3. Oktober 1932 bestand ich vor dem Prüfungsamt des Oberlandesgerichts Breslau das Referendarexamen und nach drei Jahren Vorbereitungsdienst und einem Jahr freiwilligen Wehrdienstes am 8. Januar 1937 das Assessorexamen. Die mündliche Doktorprüfung legte ich am 22. Dezember 1938 in Breslau ab. Zur Zeit bin ich als Reichsbahnassessor bei der Deutschen Reichsbahn tätig.

Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt Berlin SW 68